



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU
SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Markku Kaperi

Ajoneuvorahoituspetokset

Bulvaaneja, erehdyttämistä ja luottotappioita

Opinnäytetyö

Kevät 2021

SeAMK liiketalouden yksikkö

Mlita18 / Tradenomi



SEINÄJOEN AMMATTIKORKEAKOULU

Opinnäytetyön tiivistelmä

Koulutusyksikkö: Liiketoiminta ja kulttuuri

Tutkinto-ohjelma: Liiketalouden tutkinto-ohjelma

Tekijä: Markku Kaperi

Työn nimi: Ajoneuvorahoituspetokset

Ohjaaja: Henri Teittinen

Vuosi: 2021

Sivumäärä: 53

Liitteiden lukumäärä: 1

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan vuosina 2015–2019 tapahtuneita petosrikoksia, joita voidaan kutsua myös rahoituspetoksiksi ja jotka liittyvät erilaisten ajoneuvojen hankintaan ja niiden rahoitukseen. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää näissä petoksissa ilmeneviä tekotapoja ja yhteneväisyyksiä. Tutkimustulosten toivotaan auttavan rahoitusyhtiötä kehittämään luotonantoaan ja vähentämään tämän tyyppisiä petoksia. Lisäksi tavoitteena oli samalla myös parantaa poliisin esitutkinnan ja rikosilmoitusten kirjaamisen laatua tämän tyyppisten rikosten osalta.

Tutkimuksen teoriaosuudessa käsitellään ajoneuvon kauppaa rahoitusta käyttäen ja osamaksukauppaa yleisesti sekä näihin vaikuttavia lakeja. Tässä osiossa käsitellään myös luottokelpoisuutta ja sitä, millä eri tavoin rahoitusyhtiötä erehdytetään rahoitusta haettaessa. Lisäksi teoriaosuudessa käsitellään petosrikosta ja sen tunnusmerkistöä rikoslaissa.

Tutkimuksen empiiristä osuutta varten on poliisin tietojärjestelmistä käyty läpi yli 12 500 rikosilmoitusta, joista on valikoitu tutkimuksen aineistoksi juuri ne tapaukset, joissa oli kyse jonkin ajoneuvon hankkimisesta rahoitusta käyttäen. Opinnäytetyön tutkimusmateriaalin keräämistä ja tutkimista varten on saatu Poliisihallitukselta tutkimuslupa päätösnumerolla POL-2020-28804.

¹ Asiasanat: ajoneuvo, bulvaani, erehdyttäminen, petos, rahoitus, rahoitussopimus ja rahoitusyhtiö

SEINÄJOKI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Thesis abstract

Faculty: School of Business and Culture

Degree programme: Business Management

Author: Markku Kaperi

Title of thesis: Vehicle financing frauds

Supervisor: Henri Teittinen

Year: 2021

Number of pages: 53

Number of appendices: 1

This thesis examines fraud crimes, more specifically funding frauds, committed in 2015–2019, which are related to the acquisition of various types of vehicles and their financing. The aim of the study was to find out the patterns and similarities of these frauds. The research findings are expected to help financial companies develop their lending policy and reduce this type of fraud. At the same time, the aim was to improve the quality of police investigations and the recording of criminal reports related to this type of crimes.

The theoretical part of the thesis deals with vehicle trade through financing, installment trade in general, and the laws affecting them. This section also reviews creditworthiness and the different ways in which finance companies are misled when applying for financing. In addition, the theoretical part deals with the crime of fraud and its characteristics in the Criminal Code.

For the empirical part of the thesis, more than 12 500 criminal reports from the police information systems were studied, of which the cases involving the acquisition of a vehicle with funding were selected as the data of the study. For the collection and research of the data of the thesis, a research permit was obtained from the National Board of Police, under decision number POL-2020-28804.

¹ Keywords: vehicle, decoy, misrepresentation, fraud, financing, finance contract and financing company

SISÄLTÖ

Opinnäytetyön tiivistelmä	1
Thesis abstract	2
SISÄLTÖ	3
Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo	5
1 JOHDANTO	6
1.1 Työn tavoite	7
1.2 Työn rajaus	8
1.3 Työn rakenne	8
2 AINEISTO JA MENETELMÄ	10
3 AJONEUVON OSAMAKSUKAUPPA JA RAHOITUSSOPIMUS SEKÄ NIIHIN VAIKUTTAVIA LAKEJA	11
3.1 Ajoneuvon kauppa ja rahoituksen hankkiminen.....	11
3.2 Ajoneuvon osamaksukauppa	13
3.3 Kuluttajansuojalaki	13
3.4 Osamaksusopimus ja osamaksulaki.....	14
3.5 Luottotiedot ja maksukyvyn selvittäminen	15
3.6 Omistuksenpidätysehto	16
3.7 Normaali luottotappio	17
4 PETOS RIKOKSENA	19
4.1 Taloudellinen hyöty ja taloudellinen vahinko petosrikoksissa	21
4.2 Miten rahoitusyhtiötä erehdytetään.....	21
4.3 Keinotekoinen järjestely, eli bulvaanin käyttö ja sen merkitys	23
4.4 Myyjäliikkeiden osallisuus	24
4.5 Rekisterimerkintärikoksesta.....	25
5 TUTKIMUSTULOKSET JA NIIDEN ANALYSOINTI.....	27
6 MUITA TUTKIMUKSESSA ESILLE TULLEITA SEIKKOJA	44

7 KEHITYSEHDOTUKSIA LUOTTORISKIEN JA RAHOITUSPETOSTEN VÄHENTÄMISEKSI	46
7.1 Tietojen oikeellisuuden varmistaminen.....	46
7.2 Myyjäliikkeiden vastuun kasvattaminen.....	47
7.3 Ajoneuvon maastaviennin estäminen	48
7.4 Rahoituspetosten kirjaaminen ja tutkinta	49
7.5 Seurantatutkimus	50
LÄHTEET	51
LIITTEET	53

Kuva-, kuvio- ja taulukkoluetelo

Kuvio 1. Rahoituspetosten lukumäärä.	27
Kuvio 2. Petoksilla hankittujen ajoneuvojen kokonaisarvot vuosittain.	28
Kuvio 3. Rikoksella hankitut ajoneuvot ajoneuvotyypeittäin.	29
Kuvio 4. Rikoksesta epäiltyjen sukupuolijakauma.	30
Kuvio 5. Ulkomaisten rikoksesta epäiltyjen osuus.	31
Kuvio 6. Tapaukset, joissa käytetty bulvaania.	34
Kuvio 7. Bulvaanin käyttö kansalaisuuden mukaan.	35
Kuvio 8. Tapaukset, joissa osamaksuerät jätettiin maksamatta.	36
Kuvio 9. Luotonhakijasta annettu väärät taloudellista tilaa kuvaavat tiedot.	37
Kuvio 10. Ajoneuvon käyttäjä luottokelvoton.	38
Kuvio 11. Ajoneuvo ylihinnoiteltu.	39
Kuvio 12. Vaadittua käsirahaa ei maksettu.	40
Kuvio 13. Ajoneuvo viety ulkomaille.	41
Kuvio 14. Ajoneuvon vienti ulkomaille, kun kyseessä ulkomaalainen rikoksesta epäilty.	42
Kuvio 15. Ajoneuvon vienti ulkomaille kansalaisuuden mukaan.	43
Taulukko 1. Ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen kansallisuudet ja lukumäärä.	33
Taulukko 2. Muita huomioita tutkituista rahoituspetoksista.	44

1 JOHDANTO

Erilaiset petosrikokset ovat olleet pitkän aikavälin vertailulla kasvussa Suomessa. Petokset kohdistuvat hyvin usein myös yrityksiin ja vaikuttavat mm. niiden liiketoimintaan. Vuonna 2020 erilaisia petosrikoksia on kirjattu lähes 17% enemmän kuin vuotta aiemmin (Suomen virallinen tilasto (SVT): Rikos- ja pakkokeinotilasto 19.1.2021). Tämän opinnäytetyön tarkoitus on tutkia ja selvittää erään petosrikostyyppin, erilaisten ajoneuvojen hankintaan liittyvien rahoituspetosten tekotapoja ja niissä esiintyviä yhteneväisyyksiä. Tässä työssä käytetty tutkimusmateriaali on kerätty Poliisiasian tietojärjestelmään vuosina 2015–2019 kirjatuista rikosilmoituksista. Poliisin tutkiessa tämältyyppisiä rikoksia Suomessa, on tullut ilmi, että osa teoista osoittaa ammattimaisuutta ja niihin syyllistyy usein henkilöitä, joilla on jollain tapaa kytkökset järjestäytyneeseen rikollisuuteen.

Ajoneuvon hankinta on yleensä melko kallis investointi ja tämän takia ajoneuvon kauppahinta maksetaan usein useimmiten pienemmissä erissä, osamaksulla. Aikaisemmin on ollut hyvin yleistä, että auton hankintaa varten otettiin pankista laina, jolla auto maksettiin kerralla autoliikkeeseen, ja tätä lainaa sitten lyhennettiin maksusuunnitelman mukaisesti. 2000-luvun alussa alkoi yleistyä tapa rahoittaa ajoneuvon hankinta erityisellä ajoneuvorahoituksella, jota useat eri rahoitusyhtiöt alkoivat tarjota ajoneuvojen ostajille. Ajoneuvon hankinta rahoituksella on helppoa ja nopeaa. Nykyisin rahoitushakemus tehdään useimmiten sähköisesti ja sen laatii yleensä ajoneuvon myyjä autoliikkeessä. Ajoneuvorahoituksessa on yleensä kolme osapuolta. Ajoneuvon ostaja ja rahoituksen maksaja, ajoneuvon myyjä, joka myy ajoneuvon asiakkaalle ja toimii myös linkkinä ajoneuvon ostajan ja rahoitusyhtiön välillä. Näiden lisäksi luotonantaja, eli rahoitusyhtiö, joka rahoittaa ajoneuvon ja maksaa ajoneuvon kaappasumman ajoneuvon myyjälle.

Samalla kun ajoneuvoja alettiin hankkia entistä enemmän erityisillä ajoneuvorahoituksilla, alkoi esiintyä myös näihin rahoituksiin liittyviä petosrikoksia, joiden asianomistajia ovat rahoitusyhtiöt. Opinnäytetyön tekijä työskentelee Pohjanmaan poliisilaitoksessa ja on tutkinut työssään myös tämältyyppisiä rahoituspetoksia 2000-luvun alusta saakka ja myös luennoinut aiheesta eri tilaisuuksissa. Tutkijan oma kiinnostus ja tietämys aihepiiristä vaikutti opinnäytetyön aiheen valintaan ja auttoi merkittävästi tämän työn tekemisessä.

Rahoituspetokset ovat helppoja ja nopeita toteuttaa. Asiakas itse ei useimmiten ole henkilökohtaisesti missään vaiheessa tekemisissä rahoitusyhtiön kanssa. Rahoitusyhtiöiden tavoitteena on palvella asiakasta nopeasti ja tästä syystä rahoitusyhtiö ei useinkaan ehdi riittävästi selvittää, pitävätkö asiakkaan rahoitushakemukseen antamat tiedot paikkansa. Myönteinen luottopäätös tulee yleensä hyvin nopeasti ja asiakas lähtee uuden ajoneuvon kanssa liikkeestä. Mikäli kyseessä on henkilö, jonka tarkoituksena on hankkia ajoneuvo rikoksella, voi hän saada arvokkaankin ajoneuvon haltuunsa helposti ja nopeasti. Vaikka petoksella hankittujen ajoneuvojen arvot ja luottotappiot ovat rahoitusyhtiöiden liikevaihtoon ja rahoitustuottoihin nähden pieniä, ovat rikoksilla hankittujen ajoneuvojen kokonaisarvot kuitenkin melko suuria, tällä hetkellä Suomessa noin kaksi miljoonaa euroa/vuosi.

Yhdysvaltalaisen petosstrategisti Frank Mc Kennan (2018) mukaan autovarkaudet ovat vähentyneet Yhdysvalloissa vuodesta 2003, vuoteen 2018 noin 50%. Samaan aikaan autorahoituspetosten määrät ja rahalliset arvot jatkavat tasaista kasvua. Autoja on nykyisin helpompi hankkia petoksella, kuin varastaa, koska mm. autojen turvalaitteet ovat kehittyneet. Nykyisin varastetaan enää vanhoja autoja. Edelleen hän toteaa, että auton rahoittaminen on helppoa. Voit kävellä autokauppaan ja antaa nimesi, henkilötunnuksesi ja muutaman muun tiedon, jonka jälkeen voit lähteä liikkeestä mukana uusi auto. Tarvitset vain vähän rahaa, tai aina et välttämättä sitäkään. Tästä pitävät myös autokauppiat, koska saavat nopeasti rahaa ja tästä pitävät myös petosten tekijät. Petosten tekemistä helpottaa se, että suuri osa hakemuksista tehdään sähköisesti ja käsitellään automaattisesti. Tämän tyyppiset petokset kirjataan hyvin usein myös tavallisiksi luottotappioiksi.

1.1 Työn tavoite

Tätä työtä ja esille tulleita tutkimustuloksia ei ole tarkoitus käsitellä niinkään petosrikollisuuden näkökulmasta, vaan enemmänkin juuri rahoitusyhtiöiden näkökulmasta, tuomalla esiin ongelmakohtia. Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia ajoneuvokauppoihin liittyviä rahoituspetoksia valtakunnallisella tasolla ja pyrkiä selvittämään mm. niiden määriä ja rahallisia arvoja, sekä mitä yhteisiä nimittäjiä ja tekotapoja niissä esiintyy, sekä laatia niiden perusteella kehitysehdotuksia, miten rahoitusyhtiöiden luottoriskejä ja rahoituspetoksia voitaisiin vähentää. Kasvava petosrikollisuus tulee

todennäköisesti kasvattamaan rahoitusyhtiöiden luottotappioita ja vaikuttaa myös niiden liiketoimintaan. Rahoitusyhtiöt voivat halutessaan tutustua työhön ja tutkimustulosten toivotaan auttavan niitä kehittämään luotonantoon.

Tutkimusmateriaalia läpikäydessä huomio kiinnittyi myös rahoituspetoksista laadittuihin rikosilmoituksiin ja niiden kirjauksiin. Rikosilmoitusten kirjaustavassa oli hyvinkin suuria eroavaisuuksia. Yhtenä tavoitteena on myös kehittää rahoituspetoksiin liittyvien rikosilmoitusten kirjaamista ja rikosten tutkintaa.

1.2 Työn rajaus

Erilaisia rahoituksiin liittyviä petoksia ja niiden tekotapoja on useita, kuten esimerkiksi maksuvälinepetokset, joista löytyy myös aiempaa tutkimustietoa. Tämä työ kuitenkin keskittyy erilaisten ajoneuvojen kauppoihin liittyviin rahoituspetoksiin, ja nimenomaan sellaisiin ajoneuvokauppoihin ja rahoituspetoksiin, joissa ajoneuvon myyjänä on toiminut jokin liike, tai yritys ja ostajana joko yksityinen henkilö, tai sitten ajoneuvo on hankittu jonkun yrityksen nimiin. Rahoitusyhtiö toimii näissä kauppasumman rahoittajana ja maksaa ajoneuvon hinnan myyjäliikkeelle. Rahoitusyhtiöstä tulee näissä tapauksissa ajoneuvon omistaja siihen saakka, kunnes ajoneuvo on maksettu kokonaisuudessaan rahoitusyhtiölle. Tässä työssä ei käsitellä muun tyyppisin lainajärjestelyin tehtyjä ajoneuvokauppoja, eikä myöskään leasing-sopimuksia, vaikkakin myös leasing-rahoitteisten ajoneuvojen osalla on alkanut esiintyä vastaavan tyyppisiä petoksia. Ajoneuvorahoituksiin liittyviä rahoituspetoksia ei ole aiemmin tutkittu Suomessa, eikä aihepiiristä juurikaan löydy tutkimustietoa. Nyt esille tulleet tutkimustiedot saattavat olla tärkeitä rahoitusyhtiöille. Tämä on yksi syy, miksi opinnäytetyön aihepiiriksi valikoitui ajoneuvoihin liittyvät rahoituspetokset ja työ myös rajoittuu juuri tämäntyyppisiin petosrikoksiin.

1.3 Työn rakenne

Opinnäytetyön johdannossa tuodaan esiin mm. opinnäytetyön aihepiiri ja työn tutkimukselliset tavoitteet. Kappaleessa kaksi esitetään tutkimuksessa käytetty aineisto ja tutkimusmenetelmä. Kappaleessa kolme käsitellään ajoneuvon osamaksukauppaa ja siihen liittyvää rahoitussopimusta, sekä sen laatimista. Lisäksi tässä kappaleessa käsitellään

osamaksusopimukseen vaikuttavia lakeja. Neljännessä kappaleessa käsitellään petosrikosta lainsäädännön näkökulmasta, sekä sitä, miten rahoitusyhtiöitä erehdytetään. Kappaleessa viisi esitetään tutkimustulokset ja niitä havainnollistavat kuviot, sekä tuloksiin liittyvää analyysiä. Kappaleessa kuusi tuodaan esiin tutkijan omia kehitysehdotuksia luottotappioiden ja rahoitusriskien vähentämiseksi, sekä myös ehdotuksia tämäntyyppisten rikosten esitutkinnan ja rikosilmoitusten laadun parantamiseksi.

2 AINEISTO JA MENETELMÄ

Opinnäytetyön tutkimusmateriaalin keräämistä ja tutkimista varten saatiin Poliisihallitukselta tutkimuslupa päätösnumerolla POL-2020-28804. Työssä tarvittava tutkimusmateriaali kerättiin Poliisiasiain tietojärjestelmästä, jossa hakuja voidaan tehdä käyttämällä erilaisia hakuehtoja. Tiedot haettiin vuosina 2015–2019 kirjatuista rikosilmoituksista, joihin oli kirjattu rikosnimikkeiksi petos tai törkeä petos. Tällaisia rikosilmoituksia oli kirjattu vuosittain yhteensä noin 11 000 kappaletta. Näistä rikosilmoituksista haettiin edelleen sellaiset rikosilmoitukset, joissa esiintyi jokin seuraavista sanoista: (ajoneuvo, auto, bulvaani, osamaksusopimus, osamaksuerä, rahoitus), sekä em. hakusanojen lisäksi Suomessa toimivien rahoitusyhtiöiden nimiä. Näillä hakuehdoilla löytyi noin 2600 rikosilmoitusta/vuosi. Nämä viiden vuoden ajalta valikoidut rikosilmoitukset, yhteensä yli 12 500 kpl. käytiin manuaalisesti läpi ja näistä valikoitiin edelleen ne rikosilmoitukset, joissa oli kyse ajoneuvon hankintaan liittyvästä rahoituspetoksesta. Näistä rikosilmoituksista kerättyjen tietojen perusteella on laadittu tässä opinnäytetyössä esitetyt kuviot ja niiden selitykset, jotka esitetään tutkimustuloksissa, luvussa viisi.

Teoreettista tietoa juuri tutkimuksen aihepiiristä ei ole juurikaan saatavissa Suomessa. Lähdetietona käytetään mm. osamaksusopimusta ja petosrikosta koskevaa lainsäädäntöä ja eri lakien vaikutuksia osamaksusopimusten laatimiseen. Teoriaosuudessa käydään läpi myös luottotietoja ja luottokelpoisuutta. Lisäksi lähteinä on käytetty mm. ulkomaisista julkaisuista ja verkkosivustoilta saatua tietoa, jotka koskevat juuri ajoneuvokaupan rahoitusta ja niihin liittyviä petoksia Yhdysvalloissa.

Alkuperäinen suunnitelma oli, että myös muutamille ajoneuvorahoituksia myöntäville rahoitusyhtiöille esitetään kysymyksiä tutkimustuloksiin liittyen. Kysymysten tarkoituksena olisi selvittää, miten rahoitusyhtiöt pyrkivät estämään tutkimuksessa esille tulleita ongelmakohtia. Rahoitusyhtiöt eivät kuitenkaan olleet halukkaita vastaamaan näihin kysymyksiin mm. liikesalaisuuksien paljastumiseen ja salassa pidettävyyteen vedoten. Tästä syystä rahoitusyhtiöiden kuuleminen jouduttiin jättämään pois työstä.

3 AJONEUVON OSAMAKSUKAUPPA JA RAHOITUSSOPIMUS SEKÄ NIIHIN VAIKUTTAVIA LAKEJA

3.1 Ajoneuvon kauppa ja rahoituksen hankkiminen

Ajoneuvon, kuten esimerkiksi normaalin henkilöauton kauppa tapahtuu yleensä siten, että asiakas on nähnyt auton myynti-ilmoituksen lehdessä, netissä, tai vaihtoehtoisesti menee autoliikkeeseen ja löytää sieltä haluamansa auton, jonka päättää ostaa. Tämän jälkeen asiakas voi maksaa ostamansa auton kertamaksuna autoliikkeeseen esimerkiksi omalla rahallaan, tai kuten edelleen yleistä on, pankista otetulla ns. autolainalla ja auton omistusoikeus siirtyy näin heti asiakkaalle. Hyvin yleinen tapa nykyisin on, että autoa maksetaan osamaksulla ja sitä varten hankitaan jostain rahoitusyhtiöstä auton ostoa varten rahoitus.

Kun tällaisen rahoituksen käyttöön päädytään, myyjä kysyy asiakkaalta rahoitushakemuksessa tarvittavat tiedot, jotka sisältävät mm. sellaisia tietoja, jotka kuvastavat asiakkaan taloudellista tilaa. Näitä rahoitushakemuksessa tarvittavia, ja taloudellista tilaa kuvaavia tietoja ovat mm. ammatti, asumismuoto, bruttotulot kuukaudessa, työnantaja ja työsuhteen muoto. Saatuaan asiakkaalta tarvittavat tiedot, myyjä täyttää yleensä verkossa rahoitushakemuksen ja lähettää sen luotonantajalle, eli rahoitusyhtiöön. Eri autoliikkeet käyttävät eri rahoitusyhtiöiden palveluja. Rahoitusyhtiö riippuu siitä, kenen kanssa autoliikkeellä on yhteistyösopimus.

Makkosen (2012, 27) mukaan esimerkiksi rahoitusyhtiö voi käsitellä näitä edellä kuvattuja, ja asiakkaan luottokelpoisuutta ja taloudellista tilaa kuvaavia tietoja ilman erillistä lupaa. Tietojen käsittelyyn riittää se, että luottotoiminnan harjoittaja, eli rahoitusyhtiö on tehnyt luottotietotoimintaa koskevan ilmoituksen. Ilmoitus tehdään tietosuojavaltuutetulle ja se perustuu Luottotietolain (L 11.5.2007/527) 38§:ään. Luottotieto on osittain kuten henkilötieto. Se kuvastaa tietyn henkilön maksukykyä ja samalla myös luottokelpoisuutta.

Henkilötietojen ja luottotietojen käsittelyssä on kuitenkin nykyisin noudatettava EU:n tietosuoja-asetusta 2016/679, jonka tarkoituksena on suojella luonnollisen henkilöiden henkilötietojen käsittelyä. Asetuksen mukaan tietojen käsittelyyn tulee olla suostumus, tai

niiden käsittely tapahtuu sopimukseen perustuen. Myös rahoituslaitoksilla on tietyin edellytyksin ja tietyiltä osin käsitellä tällaisia tietoja. Tietoja voidaan käsitellä esimerkiksi siinä tapauksessa, että ollaan panemassa täytäntöön, vai valmistelemassa sellaista sopimusta, jossa henkilö on osapuolena.

Makkonen (2012, 96) tuo esiin myös asiakkaan luottokelpoisuuden arvioinnin tehtäviä, ja mikä on niiden tarkoitus. Luottokelpoisuus edellyttää asiakkaan taloudellisen aseman tuntemista. Näiden tehtävänä ovat mm. hallita luottoriskejä, taata riittävä asiakassuoja, sekä estää väärinkäytöksiä.

Mikäli asiakkaalla ei ole maksuhäiriömerkintöjä ja ajoneuvolle haettava rahoitus on oikeassa suhteessa ajoneuvon ikään ja hintaan nähden, antaa rahoitusyhtiö yleensä myönteisen luottopäätöksen, joka voi tulla nopeimmillaan muutamassa minuutissa. Rahoitusta käytettäessä rahoitusyhtiöstä tulee ajoneuvon omistaja ja asiakkaasta ajoneuvon haltija ja hän saa ajoneuvon heti käyttöönsä. Rahoitusyhtiön ja asiakkaan välinen sopimus allekirjoitetaan yleensä ajoneuvon myyjäliikkeessä. Rahoitettava ajoneuvo toimii tällöin myös velan vakuutena. Koska kyse on tällaisesta järjestelystä, on ajoneuvon omistajalla, eli rahoitusyhtiöllä usein hyvinkin tarkat säännöt siitä, miten rahoitettavan ajoneuvon kanssa voidaan menetellä. Kun asiakas on maksanut kaikki osamaksusopimuksen mukaiset maksut rahoitusyhtiölle, siirtyy ajoneuvon omistusoikeus asiakkaalle.

Makkonen (2012, 28) kuvaa luottosopimusta, joka myös osamaksukauppaan liittyvä osamaksusopimus on. Siinä sovitaan luoton määrä ja siihen liittyvät muut kustannukset, kuten korko ja luoton avausmaksut ym. Lisäksi siinä sovitaan luoton takaisinmaksun ajasta ja muista maksuehdoista.

Mc Kennan (2018) mukaan lainaprosessin luonne on yksi syy, miksi tämäntyyppiset rikokset ovat kasvaneet Yhdysvalloissa. Koska luotonhakija ei ole yhteistyössä luotonantajan kanssa, vaan luottoja välittävän tahon kanssa, on järjestelmä petoksille altis. Petoksissa autoliikkeet ovat myös usein osallisina petoksissa. He voivat myös auttaa petosten tekemisessä.

3.2 Ajoneuvon osamaksukauppa

Tässä osiossa käydään läpi ajoneuvon osamaksukauppaa, sekä sen ehtoja siltä osin, kun ne liittyvät opinnäytetyön aiheeseen, rahoituspetoksiin. Aihepiiriä käsitellään eri lakien näkökulmasta ja esimerkkinä osamaksukaupan ehdoista käytetään Santander Consumer Financen (myöhemmin SCF) sopimusehtoja. SCF on kansainvälinen, ja myös Suomessa toimiva, merkittävässä määrin ajoneuvorahoituksia myöntävä yritys. Suomessa toimii myös useita muita ajoneuvorahoituksia tarjoavia rahoitusyhtiöitä. SCF:n osamaksukaupan ehdoissa [viitattu 19.2.2021] tuodaan esiin mm. seuraavaa:

- Ajoneuvojen osamaksukauppaan sovelletaan kuluttajakaupassa, eli yksityishenkilöiden ajoneuvokaupoissa kuluttajansuojalakea.
- Ajoneuvon myyjällä on oikeus pantata ja siirtää sopimus, joka sisältää myös ajoneuvon omistusoikeuden, kolmannelle osapuolelle, joka tässä tapauksessa tarkoittaa rahoitusyhtiötä. Rahoitusyhtiöllä on myös oikeus siirtää sopimus edelleen. Tällaisesta siirrosta tulee kuitenkin ilmoittaa ajoneuvon ostajalle. Mikäli asiakas päätyy ottamaan rahoituksen ja myyjä on siirtänyt sopimuksen, täytyy ajoneuvon ostajan maksaa ajoneuvon osamaksusopimuksen mukaiset maksut tämän jälkeen luotonantajalle, eli rahoitusyhtiölle. Sen jälkeen, kun myyjä siirtää sopimuksen rahoitusyhtiölle, ei ajoneuvon myyjällä ole enää ajoneuvon takaisinotto-oikeutta, eikä muutakaan oikeutta määräämisoikeutta ajoneuvoon.
- Ostaja ei saa luovuttaa osamaksulla ostettua ajoneuvoa vaihtojoneuvoksi ilman luotonantajan kirjallista suostumusta niin kauan kuin ostajalla on tähän sopimukseen perustuvia maksuvelvoitteita.
- Rahoitusyhtiöllä on oikeus tarkistaa rahoituksen hakijan henkilöllisyyteen liittyvät tiedot, sekä myös hankkia tarpeelliset tiedot henkilön luottokelpoisuudesta.

3.3 Kuluttajansuojalaki

Ajoneuvojen kaupassa käytettäviin rahoituksiin sovelletaan kuluttajansuojalakea tietyiltä osin. Kuluttajansuojalain (L 20.1.1978/38) 7. luvussa käsitellään kulutusluottoja, jollaiseksi myös

ajoneuvorahoitus katsotaan. Lain 7:13§:ssä kerrotaan hyvästä luotonantotavasta. Tärkeätä on, että luotonantaja toimii vastuullisesti luottoja myöntäessään. Lisäksi edellytetään, että henkilöllä on aikaa ja mahdollisuuksia harkita huolellisesti luoton ottamista, luottoa on markkinoitava oikealla tavalla ja luotosta ja muista siihen liittyvistä asioista, kuten maksuviivästyksistä ja niiden seuraamuksista on annettava hyvät ja riittävät tiedot asiakkaalle.

Kuluttajansuojalain (L 20.1.1978/38) 7:14§:ssä tuodaan esiin luoton myöntäjän, eli tässä tapauksessa rahoitusyhtiön velvollisuudesta selvittää luoton hakijan taloudellinen tila ja maksukyky, eli luottokelpoisuus. Rahoitusyhtiön on selvitettävä ja arvioitava, kykeneekö luoton hakija selviytymään hänelle tulevista maksuvelvoitteistaan.

3.4 Osamaksusopimus ja osamaksulaki

Ostettaessa ajoneuvo rahoitusyhtiöstä hankitulla rahoituksella, on kyse osamaksukaupasta. Laki osamaksukaupasta (L 18.2.1966/91) 1§:ssä määritellään osamaksukauppa seuraavasti: ”Kyseessä on jonkin irtaimen esineen kauppa, josta on laadittu erillinen sopimus”. Tässä sopimuksessa määritellään, että esineen hinta maksetaan erissä, joista yksi tai useampi erä tulee maksuun sen jälkeen, kun tämä esine on luovutettu ostajalle. Myyjä voi pitää itsellään omistusoikeuden siihen saakka, kunnes esine on maksettu, tai vaihtoehtoisesti ottaa esine haltuunsa, mikäli asiakas laiminlyö maksuvelvollisuutensa, eikä maksa sopimuksen mukaisia maksuja. 2§:n mukaan lakia ei sovelleta kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan väliseen osamaksukauppaan.

Lain 1c§:ssä määritellään osamaksusopimuksen laatimiseen liittyvät asiat. Sopimuksessa on oltava molempien osapuolten allekirjoitukset ja päiväys. Asiakkaalle on annettava sopimuksesta yksi kappale. Sopimuksessa tulee olla esillä seuraavat asiat: Sopimuksen osapuolet, kaupan kohde ja sen hinta, sekä sen maksamista koskevat tiedot. Ylimääräisiä korkoja ja maksuja ei pääsääntöisesti voida periä, ellei niistä ole sovittu sopimuksessa.

Lain 2§:ssä määritellään myyjän, tässä po. tapauksessa rahoitusyhtiön oikeudesta ottaa sopimuksen kohde haltuun. Haltuunotto voi tapahtua, mikäli erääntynyt maksu on myöhässä maksun eräpäivästä lähtien yli 14 vuorokautta ja on edelleen maksamatta. Lisäksi ehtona

on, että tämä maksuerä täytyy olla vähintään kymmenesosa, tai useamman maksamattoman erän kohdalla vähintään 20 osa sopimuksen kohteen osamaksuhinnasta, tai käsitä vaihtoehtoisesti koko saatavaa.

Sopimuksen kohdetta ei saa kuitenkaan ottaa haltuun, mikäli se voisi olla kohtuutonta esimerkiksi tilapäisen maksuvaikeuden takia. Tällainen tilapäinen maksuvaikeus voisi johtua esimerkiksi työttömäksi joutumisesta, tai sairaudesta.

3.5 Luottotiedot ja maksukyvyyn selvittäminen

Tutkimustuloksista ilmenee, että osamaksusopimuksen mukaiset osamaksuerät jätetään hyvin usein maksamatta. Lisäksi rahoitusta annettaessa on annettu väärää tietoa rahoituksen hakijasta ja hänen taloudellisesta tilastaan. Näissä tapauksissa asiakkaan luottokelpoisuutta ja maksukykyä ei todennäköisesti ole selvitetty riittävän hyvin. Rahoituspetosten ehkäisemisessä korostuu luottotietojen, luottokelpoisuuden ja maksukyvyyn selvittäminen.

Luottotietolain (L 11.5.2007/527) 1:3§:ssä määritellään, mitä luottotiedoilla tarkoitetaan. Ne ovat esimerkiksi sellaisia tietoja, jotka antavat kuvan henkilön maksukyvyistä, tai mahdollisesti maksuhalukkuudesta. Ne voivat myös kertoa, miten henkilö pystyy vastaamaan maksuvelvoitteistaan. Näitä tietoja voidaan käyttää apuna, kun luoton myöntämistä harkitaan.

Nämä em. tiedot ovat juuri niitä tietoja, joita vääristelemällä, tai muuttamalla rahoitusyhtiöitä yleensä pyritään erehdyttämään rahoitusta haettaessa. Tästä syystä rahoitusyhtiöiden tulisi pyrkiä tarkistamaan maksuhäiriömerkintöjen lisäksi näitä muitakin taloudellista tilaa ja maksukykyä kuvaavia tietoja.

Välimäki (2014, 350) kuvaa maksukykyä. Kun maksukykyä ajatellaan taloustieteellisestä näkökulmasta, niin tärkeätä on maksukyvyyn ennustettavuus, eli minkälaisena maksukyky jatkuu tulevaisuudessa. Oikeustieteellisestä näkökulmasta katsottuna maksukyky taas arvioidaan siten, että mikä se on ollut jonain tiettyinä hetkenä.

Makkosen (2012, 119) mukaan arvioitaessa asiakkaan luoton takaisinmaksukykyä, on tärkein asia säännölliset tulot. Tuloja arvioitaessa on syytä kiinnittää huomiota siihen, miltä tulojen jatkuvuus näyttää ja minkä laatuinen asiakkaan työsuhde on. Eri ammateissa työsuhteet vaihtelevat melko paljon. Toisissa ammateissa määräaikaiset työsuhteet ovat hyvinkin yleisiä.

Makkonen (2012, 101) tuo esiin poikkeustapauksia, jolloin asiakkaan luottotietojen tarkistamisesta voidaan poiketa. Yksi tällainen tapaus on se, että luotonhakija on ulkomaalainen ja kotoisin maasta, josta luottotietoja ei ole mahdollista saada, tai ne ovat hankalasti saatavilla ja niiden hankkimisesta aiheutuu suuria kustannuksia. Tällöin tulisi pyrkiä saamaan tiedot suoraan luoton hakijalta itseltään, että luottokelpoisuus voidaan arvioida.

3.6 Omistuksenpidätysehto

Omistuksenpidätys ehdosta lausutaan mm. laissa osamaksukaupasta, sekä SCF:n omissa sopimusehdoissa. Omistuksenpidätys ehto tarkoittaa po. tapauksissa sitä, että rahoitusyhtiöllä on omistusoikeus rahoittamaansa ajoneuvoon ja esimerkiksi sen lisävarusteisiin siihen saakka, kunnes ajoneuvon kauppahinta ja kaikki muut rahoitukseen liittyvät maksut, kuten korot on maksettu täysimääräisesti. Omistuksenpidätys ehto koskee siis myös ajoneuvon lisävarusteita. Mikäli asiakas jättää osamaksuerät maksamatta, on rahoitusyhtiöllä tietyissä tapauksissa oikeus määrätä koko loppuvelka maksettavaksi korkoineen ja oikeus myös vaatia ajoneuvoa takaisin itselleen tilitystä varten. Tilityksen toimeenpanossa voidaan tarvittaessa käyttää ulosoton apua. Tilitysmenettelystä säädetään Ulosottokaareissa.

SCF:n sopimusehtojen mukaan ajoneuvon ostaja ei saa ilman luotonantajan kirjallista lupaa myydä tai vuokrata ajoneuvoa, tai viedä sitä ulkomaille. Ostaja ei saa myöskään antaa rahoituksella hankkimaansa ajoneuvoa, kuin tilapäisesti toisen henkilön käyttöön, ilman rahoitusyhtiön kirjallista lupaa.

Huhtamäki (1994, 123) toteaa, että rahoitusyhtiöt voivat olla alttiita ulkopuolisille petoksille. Suurimman riskin aiheuttaa se, että etsitään asiakkaiden uusia rahoitustarpeita ja näissä

käytetään erikoisia vakuusjärjestelyjä. Vakuutena käytetään rahoitettavia esineitä, kuten ajoneuvoja koneita ja veneitä, joihin rahoitusyhtiö pitää omistuksenpidätys ehdon.

Välimäki (2014, 91) kuvaa luottoriskejä. Ennustettua heikompi maksukyky, tai vakuusvaje voivat aiheuttaa sen, että lainanhoitokyky on epätydyttävällä tasolla ja tämä aiheuttaa luottoriskin. Vakuusvaje voi johtua siitä, että luottoa on myönnetty ilman vakuutta, tai vakuuden arvo ei ole oikeassa suhteessa luottoon nähden. Vakuutta käyttämällä yhtiö pyrkii vähentämään riskejä ja ”turvaamaan selustansa”, mikäli on tehty vääriä päätöksiä.

Tutkiessa tämäntyyppisiä rikoksia on tullut ilmi, osassa tapauksista, joissa rahoitusyhtiö on pyytänyt asiakastaan luovuttamaan ajoneuvon heille, ei tähän ole suostuttu. Auto on voitu tämän jälkeen etsintäkuuluttaa, ja kun se lopulta on löytynyt ja saatu rahoitusyhtiön haltuun, on se monesti ollut huonossa kunnossa ja osaa on myös kolaroitu, mutta tästä ei ole ilmoitettu rahoitusyhtiölle. Tällaisissa tapauksissa velan vakuutena toimineen ajoneuvon arvo on saattanut laskea huomattavasti, eikä sen myynnistä ole saatu enää jäännösvelkaa kattavaa summaa.

3.7 Normaali luottotappio

Mikäli ajoneuvon osamaksueriä jää jostain syystä maksamatta, ei aina ole kyse rikoksesta. Asiakkaalla saattaa olla tilapäisiä maksuvaikeuksia, jotka johtuvat taloudellisen tilan heikkenemisestä, kuten esimerkiksi työttömäksi joutumisesta. Ellei erääntyvistä maksuista saada sovittua, voi rahoitusyhtiö ottaa ajoneuvon haltuunsa ja realisoida sen. Ajoneuvon myynnistä saaduilla varoilla lyhennetään asiakkaan jäljellä olevaa velkaa. Mikäli realisoinnista saatu hinta ei kata koko loppuvelkaa, voi rahoitusyhtiölle syntyä luottotappiota.

Makkonen (2012, 218) kuvaa myös tilannetta, joissa luotto on myönnetty huolimatta siitä, että asiakkaan maksukyky ei ole ollut hyvä. Taloudellinen tila on voinut heikentyä sen jälkeen, kun luotto on jo myönnetty. Tähän on voinut vaikuttaa jokin muutos olosuhteissa, tai sitten luotonsaajalla ei ole ollut alun perinkään mahdollisuuksia maksaa hankkimaansa luottoa takaisin sovituksi. Tällöin kyse on voinut olla siitä, että rahoitusyhtiö on myöntänyt luoton, vaikka sille ei olisi ollut taloudellisia edellytyksiä.

Herää kysymys, myöntävätkö rahoitusyhtiöt nykyisin rahoituksia ottaen tietoisesti riskin. Asiakkaan luottotietoja ei kiireessä selvitetä riittävän hyvin ja tärkeätä on, että luotonanto on nopeaa. Niiden rahoitusten määrä, joissa rikos tapahtuu, on varsin pieni myönnettyjen rahoitusten kokonaislukumäärään nähden. Myöskään täysin aukotonta luotonantoa ei voida toteuttaa, joten on todennäköistä, että tietty riskinotto rahoitusten myöntämisessä on sallittua.

Makkonen (2012, 217) katsoo, että sillä, miten asiakkaan luottokelpoisuus on arvioitu, olisi vaikutusta myös luotonantajan, tässä tapauksessa rahoitusyhtiön liiketoimintaan. Luottotappiot ovat yleensä sitä suurempia, mitä heikommin ja mitä vähemmällä tiedoilla asiakkaan luottokelpoisuutta on arvioitu. Hän toteaa myös, että luotot hinnoitellaan siten, että myönnettyistä luotoista on peritty niin suuret kustannukset, että niillä katetaan myös luottotappioita ja hallitaan luottoriskejä.

4 PETOS RIKOKSENA

Tähän tutkielmaan on valittu ne rikosilmoitukset, joissa rikosnimikkeiksi oli kirjattu petos, tai sen törkeä tekomuoto, törkeä petos. Petos rikosnimikkeenä liittyy yleisesti talousrikollisuuteen ja talousrikoksiin. Että rikos luokiteltaisiin poliisitoiminnassa talousrikokseksi, edellyttäisi se kuitenkin sitä, että rikos olisi tehty rikoksesta epäillyn liiketoiminnassa, tai liittyisi siihen jollain tavalla. Tyypillisiä talousrikoksia ovat esimerkiksi kirjanpitorikokset, velallisen rikokset ja veropetokset. Tämäntyyppiset rahoituspetokset eivät yleensä liity rikoksesta epäillyn liiketoimintaan, vaan ovat pääsääntöisesti tekijäkeskeisiä yksilörikoksia. Tästä syystä näitä ei käsitellä varsinaisina talousrikoksina. Tämäntyyppisissä petoksissa rikoksella hankitun ajoneuvon arvo määrittelee lähes yksinomaan sen, onko kyseessä tavallinen petos, vai sen törkeä tekomuoto. Mikäli ajoneuvon arvo on yli 10 000 euroa, on yleensä kyseessä törkeä petos. Petosrikoksesta ja sen tunnusmerkistöstä säädetään rikoslain (L 19.12.1889/39) 36: 1§ ja 2§:ssä seuraavasti.

Petos

Joka, hankkiakseen itselleen tai toiselle oikeudetonta taloudellista hyötyä taikka toista vahingoittaakseen, erehdyttämällä tai erehdystä hyväksi käyttämällä saa toisen tekemään tai jättämään tekemättä jotakin ja siten aiheuttaa taloudellista vahinkoa erehtyneelle tai sille, jonka eduista tällä on ollut mahdollisuus määrätä, on tuomittava petoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Törkeä petos

- 1) tavoitellaan huomattavaa hyötyä,
- 2) aiheutetaan huomattavaa tai erityisen tuntuva vahinkoa,
- 3) rikos tehdään käyttämällä hyväksi vastuulliseen asemaan perustuvaa erityistä luottamusta tai
- 4) rikos tehdään käyttämällä hyväksi toisen erityistä heikkoutta tai muuta turvatonta tilaa

ja petos on myös kokonaisuutena arvostellen törkeä, rikoksentekijä on tuomittava törkeästä petoksesta vankeuteen vähintään neljäksi kuukaudeksi ja enintään neljäksi vuodeksi.

Tekojen yritykset ovat myös rangaistavia.

Huhtamäki (1994, 26) tuo esiin, että mm. Itävallassa, Saksassa ja Tanskassa voidaan tuomita nimenomaan luottopetoksesta, mikäli ilmenee, että luotonhakija on antanut vääriä tietoja itsestään, tai taloudellisesta tilanteestaan luotonantajalle. Suomessa ei ole erikseen rikosnimikettä luottopetos, vaan useat rikokset, joissa tapahtuu jonkinlaista toisen osapuolen erehdyttämistä, käsitellään petosrikoksena.

Haapamäki (2017) toteaa, että petosrikoksiin voivat syyllistyä rikoksentekijät, joiden taustalta voi löytyä monentyyppistä aiempaa rikollisuutta. Petoksiin voivat syyllistyä siis monentyyppiset rikolliset. Petosrikoksiin syyllistyneillä ilmenee psykopaattisia piirteitä, kuten muihinkin rikoksiin syyllistyneillä. Petosrikoksiin syyllistyneille on ominaista luonteva esiintyminen, kyky manipuloida ja valehtelu.

Turtiainen (2012, 43) tuo esiin erottelua oikeuskirjallisuudessa esiintyvää sopimuksen solmimispetoksen ja suorituspetoksen eroa. Onko siis jo pelkästään toisen osapuolen johonkin sopimukseen sitoutuminen petoksen tunnusmerkistön mukainen vahingon vaaraa aiheuttava toimi, vai täytyykö myös sopimuksen mukaiset toimet panna täytäntöön. Pelkkä sopimukseen sitoutuminen voisi olla solmimispetosta ja mikäli toimet on täytetty, tulisi kyseeseen suorituspetos.

Esimerkkinä edellä olevaan liittyen voidaan käyttää rahoituksen hakuprosessia. Rahoituksen hakija antaa tarkoituksella virheelliset tiedot hakemukseen ja hakemus lähtee rahoitusyhtiölle. Rahoitusyhtiö selvittää hakijan luottokelpoisuutta ja huomaa, että sitä on erehdytetty ja annetut tiedot eivät pidä paikkaansa, eikä myönnä rahoitusta. Tällöin kyseeseen voisi tulla solmimispetos, joka täyttäisi petoksen yrityksen tunnusmerkistön. Mikäli rahoitusyhtiö ei huomaa, että tiedot ovat virheellisiä ja myöntää rahoituksen hakijalle, voisi kyseeseen tulla täyttynyt teko, eli petos.

Turtiainen (2012, 66) esittää, että petosrikos voidaan jaotella ei vaiheisiin esimerkiksi luottopetoksissa, joissa luottoa haetaan virheellisillä tiedoilla. Väärien ja harhaanjohtavien tietojen antaminen luoton myöntäjälle on erehdyttämistä. Luottoyhtiön käsitellessä hakemuksen ja hyväksyessä sen, on kyseessä erehtyminen. Lopuksi luottoyhtiö maksaa rahan, tässä tapauksessa autoliikkeen tilille, on kyseessä määräämistoimi.

4.1 Taloudellinen hyöty ja taloudellinen vahinko petosrikoksissa

Petosrikoksen tunnusmerkistössä puhutaan taloudellisesta hyödystä ja taloudellisesta vahingosta. Rahoituspetoksissa rikoksen tekijä, tai henkilö, jonka puolesta rikos tehdään, saa taloudellista hyötyä sillä, että saa rahoitusyhtiötä erehdyttämällä hallintaansa ja käyttöönsä ajoneuvon.

Rahoitusyhtiöt voivat kärsiä tämäntyyppisissä rikoksissa joko suoranaista taloudellista vahinkoa, tai ainakin taloudellisen vahingon riski on olemassa. Hallituksen esityksen HE 66/1988 (s. 133) mukaan, vaikka taloudellista tappiota ei olisi vielä syntynyt, on petosrikoksissa jo pelkästään taloudellisen vahingon vaara täyttänyt rikoksen tunnusmerkistön täyttymisen.

Riski taloudellisen vahingon vaarasta syntyy jo pelkästään siinä, että rahoitusyhtiötä erehdytetään rahoitusta haettaessa antamalla virheellinen kuva asiakkaan, eli luotonhakijan taloudellisesta tilasta ja maksukyvyistä. Tutkituissa rahoituspetoksissa 72% jätettiin osamaksuerät maksamatta ja näin aiheutettiin taloudellinen vahinko rahoitusyhtiöille (Kuvio 8).

4.2 Miten rahoitusyhtiöitä erehdytetään

Rahoitusyhtiöitä erehdytetään pääsääntöisesti jo siinä vaiheessa, kun ajoneuvolle haetaan rahoitusta. Henkilö, jonka nimiin rahoitus tulee, antaa rahoitushakemukseen useimmiten virheellistä tietoa juuri niistä tiedoista, jotka kuvastavat rahoituksen hakijan taloudellista tilaa ja näin petosrikoksen tunnusmerkistö täyttyy erehdyttämisen osalta. Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että tämä on hyvin yleistä ja lisäksi myös ajoneuvon käsiraha ilmoitetaan usein rahoitushakemuksessa maksetuksi, vaikka sitä ei

todellisuudessa olisi maksettu. Rahoituspetoksissa on myös hyvin yleistä, että ajoneuvo hankitaan bulvaanin nimiin ja ajoneuvon todellinen käyttäjä on joku muu. Myös tämä on rahoitusyhtiön erehdyttämistä.

Joensuu (2017, 40) tuo esiin, että erehdyttämällä ja erehdyttämisen kohteen erehtymisellä tulee olla syy-yhteys. Kohteen tulee nimenomaisesti erehtyä juuri kyseisen erehdyttämisen takia, jolloin petosrikoksen tunnusmerkistö voi täyttyä. Erehdyttäjä voi antaa kohteelle tiettyä informaatiota ja kohde tekee päätöksen tähän informaatioon perustuen.

Mc Kenna (2018) on tutkinut, mitä vääriä tietoja rahoitushakemuksiin on yleisimmin ilmoitettu, ja näitä ovat mm. seuraavat tiedot:

- Väärät tulotiedot, tai väärennetty tosiste tuloista.
- Ilmoitetaan työnantaja väärin.
- Ilmoitetaan työsuhteen pituus väärin.
- Väärä ammatti, tai tehtävänimike.
- Annetaan väärä puhelinnumero, ja jos siihen soitetaan rahoitusyhtiöstä, vastaa puheluun joku kaveri, joka saattaa kertoa, että henkilö esimerkiksi työskentelee heillä.
- Autokauppias nostaa ajoneuvon arvoa korkeammaksi ja saattaa ilmoittaa autossa olevan varusteita, joita siinä ei todellisuudessa ole.
- Käytetään vääriä henkilötietoja.
- Rekrytoidaan joku puhtaat luottotiedot omaava henkilö.

Kansainvälisen autovarkaututkijoiden yhdistyksen julkaisun (International Association of Auto Theft Investigators 2019) mukaan Yhdysvalloissa autorahoituspetoksia tekevät usein jälleenmyyjäliikkeet. Sama auto myydään usealle eri yritykselle, jotka saattavat liittyä toisiinsa ja jokainen hakee samaan autoon rahoituksen, mutta aiempia rahoituksia ei makseta pois. Lisäksi petos tehdään usein myös käyttämällä vääriä henkilötietoja.

Poliisin Suomessa tutkimissa rahoituspetoksissa on tullut ilmi juuri näitä samoja asioita, millä rahoitusyhtiöitä erehdytetään. Rahoitusyhtiöille annetaan väärää tietoa siitä syystä, että näin toimimalla pyritään varmistamaan myönteinen luottopäätös. Koska rahoitusyhtiö tekee

päätöksen luoton myöntämisestä näihin annettuihin tietoihin perustaen, ja olettaen annettujen tietojen pitävän paikkansa, on kyse rahoitusyhtiön erehdyttämisestä, joka täyttää petosrikoksen tunnusmerkistön.

4.3 Keinotekoinen järjestely, eli bulvaanin käyttö ja sen merkitys

Bulvaanimenettely tarkoittaa, että ajoneuvo ja sen rahoitus hankitaan puhtaat luottotiedot omaavan henkilön nimiin, mutta ajoneuvo tulee todellisuudessa jonkun toisen, yleensä luottokelvottoman henkilön käyttöön ja hallintaan. Yleensä bulvaaniksi suostuu joku ennalta sovittu henkilö, tai sitten ajoneuvo ja rahoitus hankitaan jonkun toisen henkilön nimiin hänen tietämättään, ja hänen henkilötietojaan käyttäen. Bulvaani on eräänlainen sijaiskärsijä varsinkin silloin, kun asia tulee ilmi ja kyse on rahoituspetoksesta. Myös bulvaani tuomitaan yleensä itse tekijänä samoin kuin henkilö, joka yllytti hänet ottamaan omaisuuden nimiinsä. Kun ajoneuvo laitetaan bulvaanin nimiin, voidaan puhua keinotekoisesta järjestelystä, josta säädetään ulosottokaareissa. Yksi keino havaita bulvaanien käyttö, on analysoida rahoitusten maksuliikennettä ja erityisesti sitä, että maksetaanko osamaksueriä sen henkilön tililtä, jonka nimissä ajoneuvo ja rahoitus on hankittu. Yksi syy miksi petoksella hankittu ajoneuvo usein laitetaan bulvaanin nimiin, on se, että tällä pyritään välttämään ajoneuvon todelliseen haltijaan ja käyttäjään mahdollisesti kohdistuvat ulosottotoimenpiteet. Mikäli ajoneuvo laitetaan bulvaanin nimiin, täyttää se yleensä myös rekisterimerkintärikoksen tunnusmerkistön.

Ulosottokaaren (L 15.6.2007/705) 4:14§:ssä todetaan keinotekoisesta järjestelystä, että mikäli on esitetty väite siitä, että omaisuus olisi todellisuudessa jonkun toisen, kuin ulosottotoimenpiteiden kohteena olevan henkilön, niin se ei kuitenkaan estäisi ulosoton toimeenpanoa ja omaisuuden haltuunottoa, mikäli on todennäköistä, että tätä menettelyä käytetään ulosoton välttämiseksi ja lisäksi todetaan, että tämä sivullisen henkilön omistusasema ei vastaa asioiden todellista luonnetta, kun otetaan huomioon ulosoton kohteena olevan henkilön määräysvalta ja toimet kyseistä omaisuutta kohtaan, sekä muuta asiaan mahdollisesti liittyvät seikat.

Korkeimman oikeuden ratkaisun KKO 2006:79 mukaan vakuutusyhtiö voi evätä vakuutuskorvauksen maksamisen sellaisissa vahinkotapauksissa, joissa on käytetty

bulvaania. Ratkaisussa katsotaan, että myös vakuutusyhtiötä on erehdytetty vakuutusta haettaessa, annettaessa sille virheellistä tietoa ajoneuvon todellisesta haltijasta ja käyttäjästä. Tuolloin vakuutuksen ei katsota tulleen voimaan lainkaan, vaikka vakuutusmaksuja olisikin maksettu.

Vakuutus sopimuksen tekemisestä ja sopimuksen voimassaolosta säädetään vakuutus sopimus lain (L 28.6.1994/543) 22§ ja 23§:ssä. Näiden mukaan vakuutuksenottajan tulee antaa oikeat ja täydelliset tiedot vakuutusta hakiessaan, että vakuutusyhtiö voi arvioida omaa riskiään myönnettävän vakuutuksen suhteen. Mikäli vakuutuksenottaja on menetellyt vilpillisesti antaessaan näitä em. tietoja, ei vakuutus sido vakuutusyhtiötä. Sillä on kuitenkin oikeus pitää jo saamansa vakuutusmaksut. Mikäli vakuutuksenottaja on antanut virheellistä tietoa vakuutusta hakiessaan, voi vakuutusyhtiö jättää korvauksen maksamatta vahinkotapauksessa.

Em. KKO:n päätös on sinänsä melko merkittävä, koska se saattaa koskea myös rahoitusyhtiöitä, jotka ovat rahoittamiensa ajoneuvojen omistajia siihen saakka, kunnes osamaksusopimuksen mukaiset maksut on kokonaisuudessaan maksettu. Mikäli ajoneuvo on bulvaanin nimissä ja sille tapahtuu vahinko, ei vakuutusyhtiö välttämättä korvaa ajoneuvoa rahoitusyhtiölle, vaan vahingon korvaaminen jää mahdollisesti bulvaanin, tai ajoneuvon käyttäjän vastuulle. Myös tämä aiheuttaisi rahoitusyhtiölle taloudellisen tappion vaaran.

Tutkittaessa tämän tyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että käytettäessä bulvaania, on saatettu laatia jonkin tyyppinen keinotekoinen käyttösopimus, tai vuokrasopimus, jonka mukaan bulvaanina toimiva henkilö olisi vuokrannut ajoneuvon henkilölle, joka sitä todellisuudessa hallitsee ja käyttää. Tällaisella sopimuksella pyritään osoittamaan, että ajoneuvo olisi ainoastaan väliaikaisesti sitä käyttävän henkilön käytössä.

4.4 Myyjäliikkeiden osallisuus

Tämän työn tutkimusmateriaalista ilmenee, että rahoituspetoksissa esiintyy toistuvasti osallisina samoja autoliikkeitä ja samoja automyyjiä. On syytä epäillä, että ainakin osassa autoliikkeitä toimitaan tietoisena, tai ainakin olisi tullut tietää, että ajoneuvon ostaja toimii

petollisella mielellä. Rikoksesta epäilty henkilö saattaa olla esimerkiksi automyyjän kaveri ja tällä saattaa olla vaikutusta asiaan. Automyyjä on saattanut myös tarkoituksella merkitä rahoitushakemukseen ajoneuvon käsirahan maksetuksi, vaikka sitä ei todellisuudessa ole maksettu, tai joissain tapauksissa jopa yli hinnoitella ajoneuvon. Joissain tapauksissa myyjä ei myöskään tarkastanut ajoneuvoa ostaneen henkilöllisyyttä.

Rahoitusyhtiöiden tulisi myös pyrkiä analysoimaan ja tutkimaan, tapahtuuko myös Suomessa sitä, että samaa ajoneuvoa myydään ns. keinotekoisesti liikkeestä toiseen ja siihen haetaan useita kertoja rahoitusta, mutta aikaisempia rahoituksia ei makseta pois.

Huhtamäki (1994, 126) tuo esiin erään tapauksen autokauppaan ja osamaksusopimukseen liittyvästä petoksesta. Auton ostanut henkilö palauttaa rahoituksella hankkimansa auton jostain syystä myyjäliikkeeseen. Liike myy auton uudelleen ja hankkii siihen rahoituksen eri rahoitusyhtiöstä. Myyjä ei kuitenkaan maksa pois ensimmäistä rahoitusta, vaan maksaa itse pois aikaisemman rahoituksen osamaksueriä. Näin toimimalla hän on saanut itselleen taloudellista hyötyä ja varoja.

Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia on tullut ilmi useita tapauksia, joissa ajoneuvon kauppa on tapahtunut käytännössä yksityishenkilöiden välillä, mutta rahoituksen saamiseksi ajoneuvo on merkitty yhden päivän ajaksi jonkun autoliikkeen nimiin ja sille on haettu rahoitus. Rahoituksen järjestänyt yritys on saanut tästä mahdollisesti jotain taloudellista hyötyä.

4.5 Rekisterimerkintärikoksesta

Mikäli ajoneuvo rekisteröidään bulvaanin nimiin, tulee kyseeseen petosrikoksen lisäksi yleensä myös rekisterimerkintärikos, joka tarkoittaa sitä, että viranomaista erehdytetään, antamalla viranomaisen ylläpitämään viralliseen rekisteriin tarkoituksella virheellistä tietoa. Po. tapauksissa se tarkoittaa sitä, että ajoneuvorekisteriin ilmoitetaan ajoneuvon haltijaksi bulvaanina toimiva henkilö, vaikka ajoneuvo on todellisuudessa jonkun toisen henkilön hallinnassa ja käytössä. Rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain (L 19.12.1889/39) 16:7§:ssä seuraavasti:

Joka

1) aiheuttaakseen oikeudellisesti merkityksellisen virheen viranomaisen pitämään yleiseen rekisteriin antaa rekisteriä pitävälle viranomaiselle väärän tiedon tai

2) hankkiakseen itselleen tai toiselle hyötyä taikka toista vahingoittaakseen käyttää hyväkseen 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla aiheutettua virhettä,

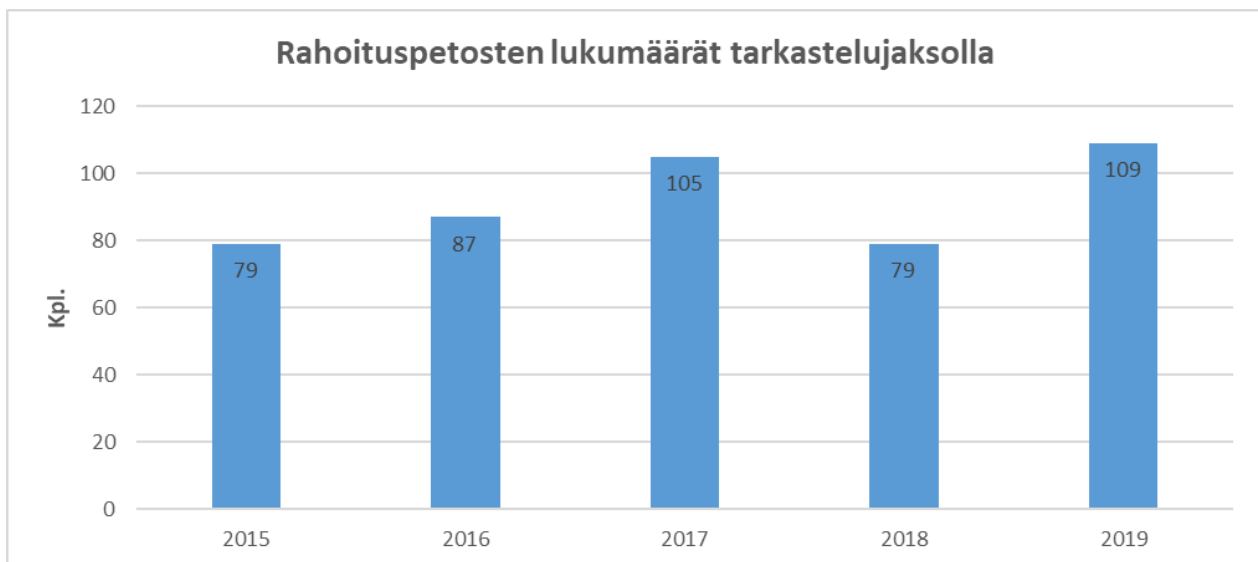
on tuomittava rekisterimerkintärikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi vuodeksi.

Yritys on rangaistava.

5 TUTKIMUSTULOKSET JA NIIDEN ANALYSOINTI

Tämän työn tutkimuksellisenä tavoitteena oli käydä läpi ajoneuvokauppoihin liittyviä rahoituspetoksia valtakunnallisesti ja etsiä niistä eri tekotapoja ja yhteneväisyyksiä. Tutkittavat rahoituspetokset ovat tapahtuneet vuosina 2015–2019. Tässä osiossa esitetään tutkimustulokset erityyppisinä kuvioina, sekä niitä kuvaavat selitykset. Tässä osiossa on myös tutkijan omia näkemyksiä tuloksista ja niihin mahdollisesti vaikuttaneista asioista.

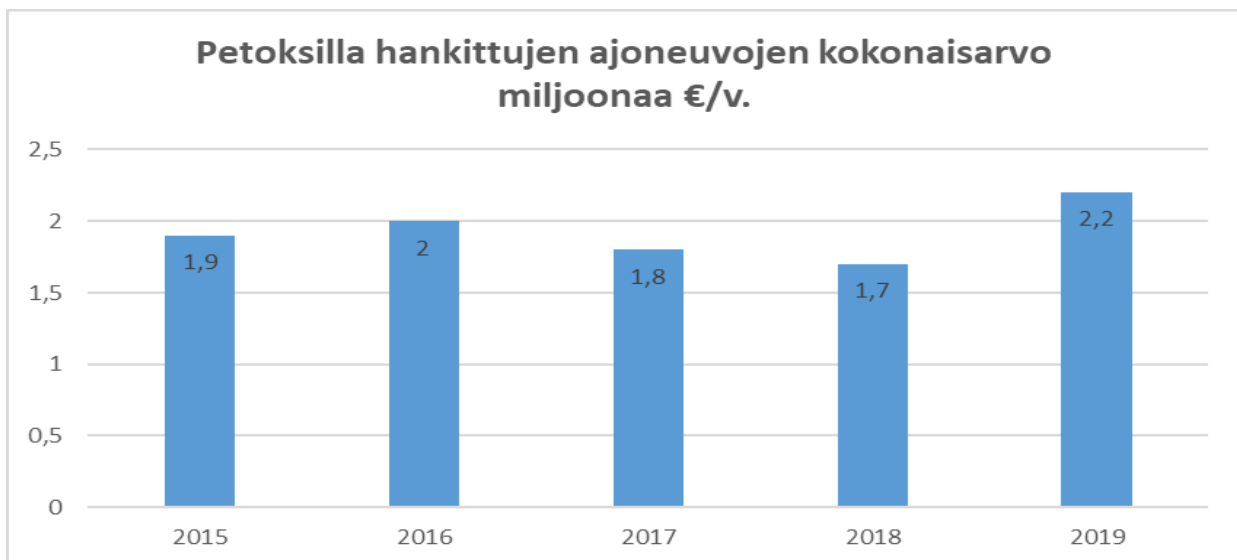
Kuvio 1 esittää ajoneuvojen hankintaan liittyvien, rahoituspetoksista kirjattujen rikosilmoitusten lukumääriä vuosina 2015–2019. Rikosilmoitusten määrissä ei ole kovin suuria vuosittaisia vaihteluita. Määrät ovat kuitenkin hieman kasvusuunnassa ja vuonna 2019 niitä oli yhteensä 109 kappaletta. Osassa rikosilmoituksista kyse oli siitä, että samat rikoksesta epäillyt henkilöt olivat hankkineet useampia ajoneuvoja petoksella ja näistä oli kirjattu ainoastaan yksi rikosilmoitus. Tämä merkitsee sitä, että rikoksella hankittuja ajoneuvoja on enemmän, kuin niistä kirjattuja rikosilmoituksia on vuositasona. Kaikki rikokset eivät myöskään tule poliisin tietoon, joten myös näiden rikosten todellinen määrä on todennäköisesti suurempi, kuin tutkimuksessa ilmenee.



Kuvio 1. Rahoituspetosten lukumäärä.

Kuvio 2 esittää rahoituspetoksilla hankittujen ajoneuvojen kokonaisarvot vuositasolla. Kaikkiin rikosilmoituksiin ei ollut kirjattu ajoneuvon hintaa, joten vuosittaiset kokonaisarvot eivät ole tarkkoja, vaan noin arvoja, ja todelliset arvot ovat jonkin verran suurempia.

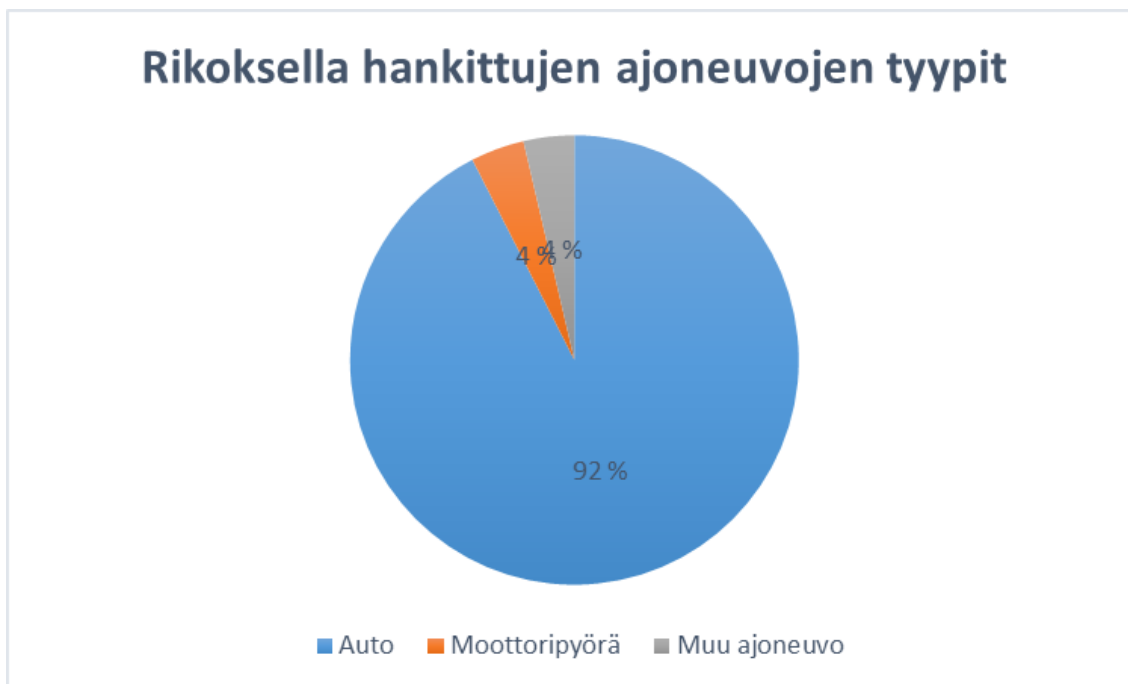
Voidaan todeta, että petoksella hankittujen ajoneuvojen kokonaisarvot liikkuvat vuositasolla noin kahdessa miljoonassa eurossa ja viiden vuoden seurantajaksolla ne ovat yhteensä noin 10 miljoonaa. Suomessa on tapahtunut aiemmin esimerkiksi erilaisten työkoneiden hankintaan liittyviä rahoituspetoksia, joissa yhden ainoan petoskokonaisuuden vahingot ovat saattaneet olla jopa miljoonaluokkaa. Tutkimuksen kohteena olevissa petoksissa rikoksella hankittujen ajoneuvojen arvot vaihtelivat muutamasta tuhannesta – kymmenien tuhansien eurojen arvoisiin ajoneuvoihin.



Kuvio 2. Petoksilla hankittujen ajoneuvojen kokonaisarvot vuosittain.

Kuvio 3 esittää rahoituspetoksilla hankittujen ajoneuvojen osuudet ajoneuvotyypeittäin. Suurin osa rahoituspetoksilla hankituista ajoneuvoista oli erilaisia autoja, joiden osuus oli 92%. Moottoripyöriä 4% ja muita ajoneuvoja, kuten moottorikelkkoja, mönkijöitä ja vesiskoottereita myös 4%.

Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että rahoituspetoksilla hankitaan hyvin usein arvostettuja ja laadukkaita pidettyjä automerkkejä. Tällaisia autoja ovat mm. Audi, BMW ja Mercedes Benz. Myös ns. urheilullisia ja tehokkaita autoja on hankittu petoksilla.



Kuvio 3. Rikoksella hankitut ajoneuvot ajoneuvotyypeittäin.

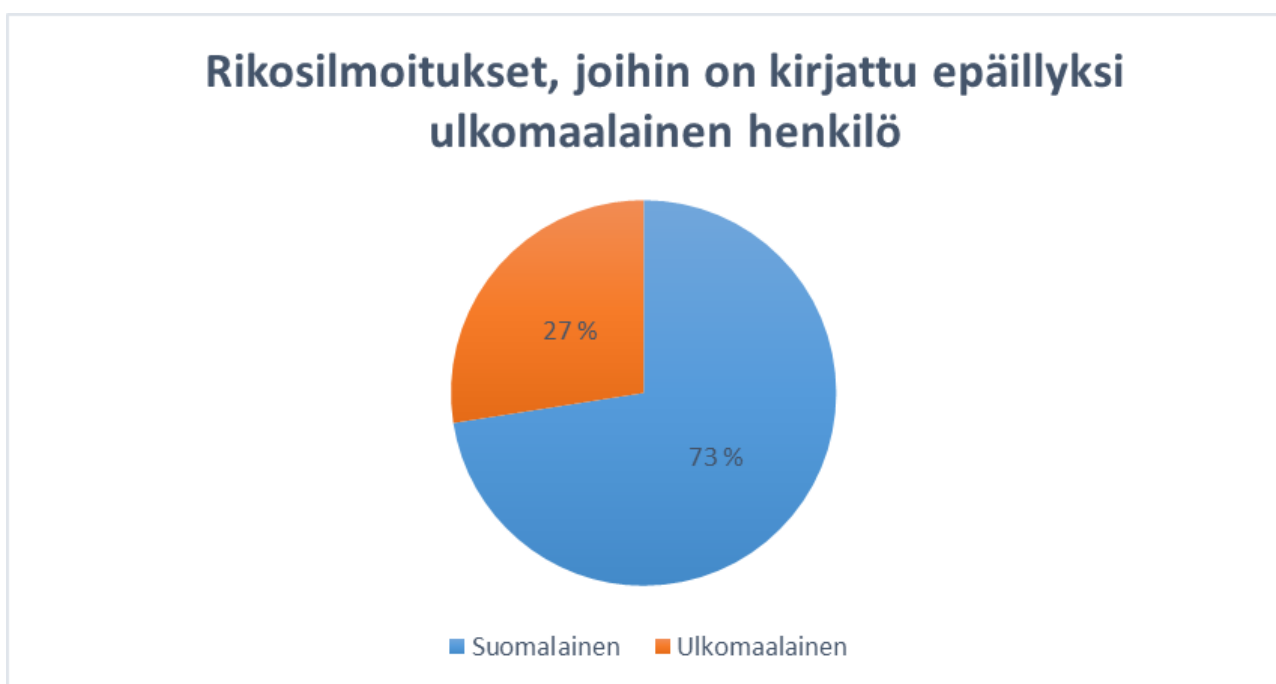
Kuvio 4 esittää naisten ja miesten osuudet rikoksesta epäillyiksi kirjattujen joukossa. Suurin osa ajoneuvojen rahoituspetoksiin rikoksesta epäillyiksi kirjatuista on miehiä, joiden osuus on 79%. Naisten osuus rikoksesta epäillyistä oli 21%. Osaan rikosilmoituksia oli epäillyiksi kirjattu sekä miehiä, että naisia. Silloin kun samassa rikoksessa oli epäiltynä sekä mies, että nainen, oli yleensä kyse siitä, että heidän välillään oli jonkin tyyppinen parisuhde. Näissä tapauksissa ajoneuvo ja rahoitus laitettiin yleensä juuri naisen nimiin.



Kuvio 4. Rikoksesta epäiltyjen sukupuolijakauma.

Kuvio 5 esittää ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen osuuden kaikista rikoksesta epäilyistä. Ulkomaalaisiksi katsottiin henkilöt, joiden kansallisuudeksi oli rikosilmoitukseen kirjattu jokin muu kuin suomi. Alun perin ulkomaalaistaustaisia suomalaisia ei laskettu ulkomaalaisiksi.

Ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen osuus kaikista rikoksesta epäillyistä on 27%, eli hieman yli neljäsosa. Osassa rikosilmoituksia oli rikoksesta epäillyiksi kirjattu sekä suomalainen, että ulkomaalainen henkilö. Jossain tapauksessa oli rikoksesta epäiltynä useampi kuin yksi ulkomaalaistaustainen henkilö. Näistä joku oli ulkomaan kansalainen ja joku taas oli ehtinyt saada Suomen kansalaisuuden.



Kuvio 5. Ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen osuus.

Taulukko 1 esittää rikoksesta epäiltyjen ulkomaalaisten määrää kansallisuuksittain. Rikoksesta epäiltyinä esiintyi viiden vuoden aikana yhteensä 20 eri kansallisuutta suomalaisten lisäksi. Suurin osa rikoksesta epäillyistä on suomalaisia. Esiin nousee muutama kansallisuus, joiden osuus on huomattavasti suurempi kuin muiden kansallisuuksien. Rikoksesta epäiltyjen määrät ovat osittain verrannollisia kyseisten kansallisuuksien asukkaiden määrään Suomen väestöstä. Näitä ovat Irak, Ruotsi ja Viro. Ulkomaalaisista rikoksesta epäillyistä suurin osa oli irakilaisia, joita oli yhteensä 49 kappaletta. Kahdeksassa rikosilmoituksessa ei ollut tietoa rikoksesta epäillystä, tai hänen kansallisuudestaan.

Tilastokeskuksen mukaan virolaiset olivat vuoden 2019 lopussa suurin ulkomaalaisten ryhmä Suomessa. Heitä oli hieman yli 50 000. Seuraavaksi suurin ryhmä olivat venäläiset, joita oli hieman alle 30 000 ja kolmanneksi suurin ryhmä olivat irakilaiset, joita oli hieman alle 15 000. Neljäntenä tulevat kiinalaiset, joita oli hieman alle 10 000.

Virolaiset olivat ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen määrässä toisena, mutta he olivatkin suurin ulkomaalaisten ryhmä Suomessa. Vaikka venäläisiä oli Suomen väestössä ulkomaalaisista toiseksi eniten, olivat he rikoksesta epäiltyinä kuitenkin ainoastaan kahdessa tapauksessa.

Tutkimuksessa tuli esiin irakilaisten merkittävä osuus ulkomaalaisista rikoksesta epäillyistä. Näissä tapauksissa on todennäköisesti tapahtunut niin, ettei näiden henkilöiden luottotietoja ja luottokelpoisuutta ole lähdetty selvittämään Irakista mahdollisesti tietojen saannin vaikeuden ja kalleuden vuoksi.

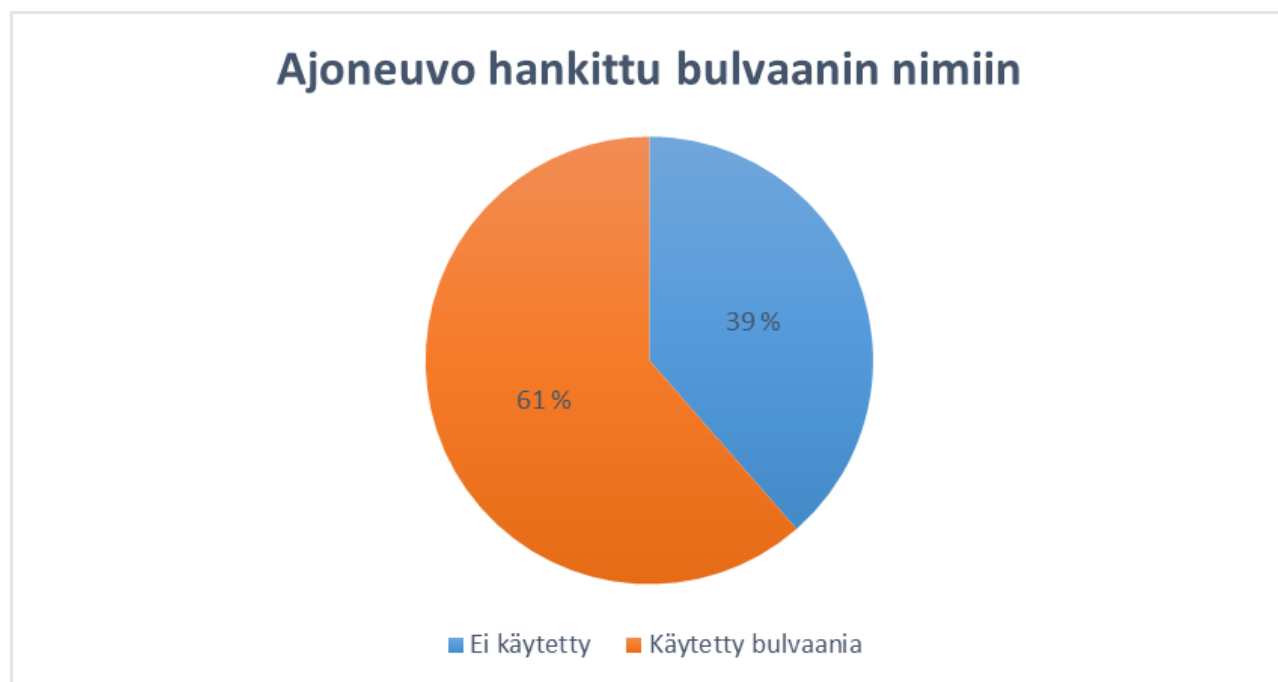
Taulukko 1. Ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen kansallisuudet ja lukumäärä.

Afganistan	1
Algeria	2
Bulgaria	1
Ghana	4
Irak	49
Iran	1
Iso-Britannia	1
Israel	1
Kambodza	1
Puola	1
Ranska	1
Ruotsi	11
Slovakia	1
Somalia	2
Suomi	327
Syyria	2
Thaimaa	1
Turkki	2
Ukraina	1
Venäjä	2
Viro	43
Kans. ei ilmoitettu	8

Kuvio 6 esittää tapaukset, joissa käytettiin keinotekoista järjestelyä, eli bulvaanimenettelyä. Bulvaanimenettelyllä tarkoitetaan sitä, että rahoitus ja ajoneuvo on laitettu jonkun muun, kuin sen henkilön nimiin, joka ajoneuvoa todellisuudessa hallitsee ja käyttää.

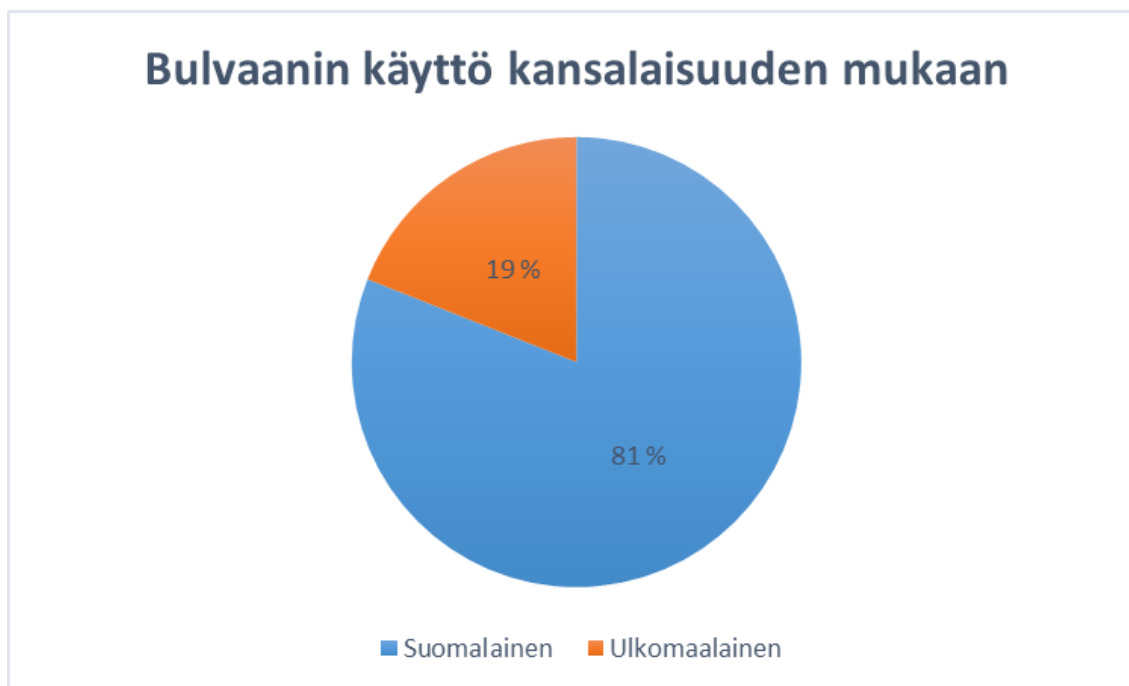
Voidaan todeta, että yli puolessa petostapauksista (61%) ajoneuvo oli rekisteröity bulvaanin nimiin. Bulvaaneina käytettiin sekä luonnollisia henkilöitä, että yrityksiä. Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut esiin, että bulvaanimenettelyn käyttö on hyvin yleistä erityisesti järjestäytyneisiin rikollisryhmiin kuuluvien henkilöiden kohdalla. Heistä useilla on maksuhäiriömerkintöjä ja ulosottovelkaa, joten he eivät itse voi saada rahoitusta, tai ajoneuvon vakuutuksia omiin nimiinsä. Bulvaanimenettelyn avulla myös pyritään estämään erilaisia viranomaistoimia, kuten esimerkiksi poliisin pysäytykset.

Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut myös ilmi, että yhden ja saman bulvaanina toimivan henkilön nimiin saatetaan hankkia useitakin ajoneuvoja, jotka menevät eri henkilöiden käyttöön. Ajoneuvoihin on haettu rahoitukset eri rahoitusyhtiöistä.



Kuvio 6. Tapaukset, joissa käytetty bulvaania.

Kuvio 7 esittää bulvaanimenettelyn käyttöä, kun verrataan suomalaisia ja ulkomaalaisia rikoksesta epäiltyjä. Voidaan todeta, että bulvaanimenettely on pääsääntöisesti suomalaisten käyttämä tekotapa. Kun bulvaanimenettelyä oli käytetty, 81%:a tapauksista rikoksesta epäilty oli suomalainen.

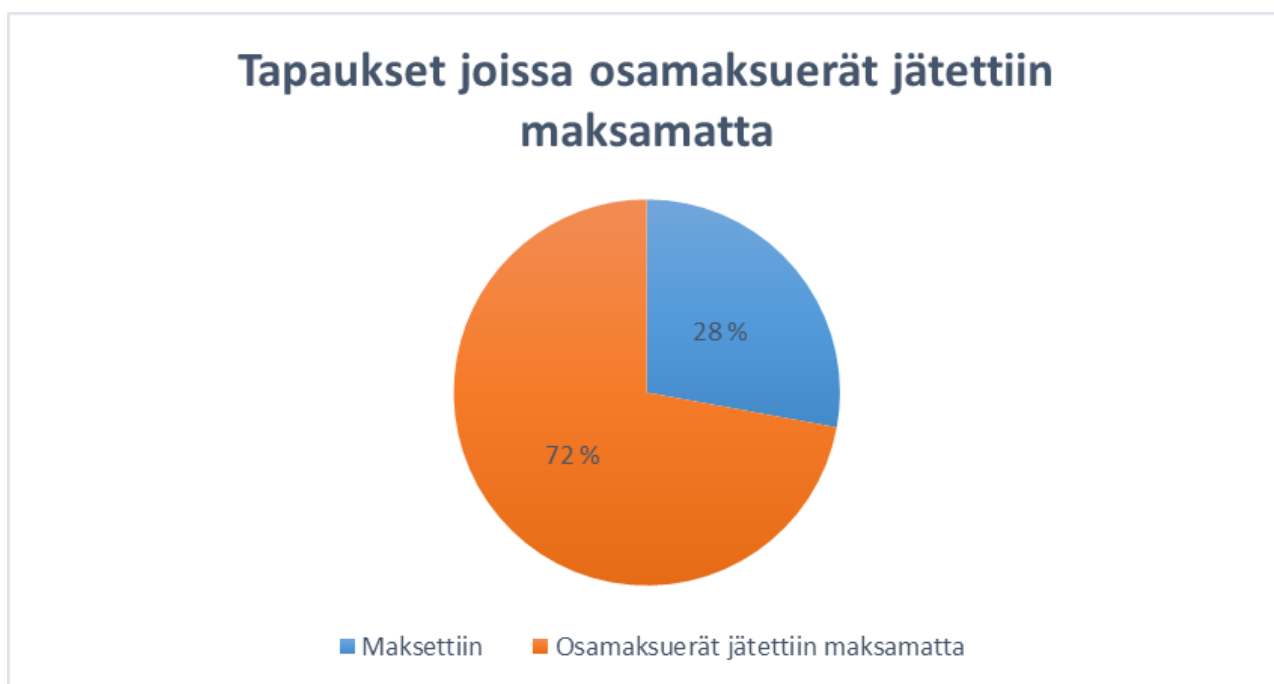


Kuvio 7. Bulvaanin käyttö kansalaisuuden mukaan.

Kuvio 8 esittää tapaukset, joissa osamaksusopimuksen mukaiset maksuerät jätettiin maksamatta. Voidaan todeta, että suurimmassa osassa osamaksusopimuksen mukaiset maksuerät jätettiin maksamatta kokonaan, tai sitten eristä maksettiin vain yksi kaksi erää, jonka jälkeen ne jätettiin maksamatta. Näin tapahtui 72%:ssa kaikista tapauksista.

Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia on tullut ilmi, että osamaksueriä saatetaan maksaa tarkoituksella yksi tai kaksi erää, ettei rahoitusyhtiössä huomattaisi heti, että kyseessä on petos. Rahoitusyhtiöillä herää epäily petoksesta usein vasta siinä vaiheessa, kun ajoneuvon osamaksuerät jäävät maksamatta.

Tapauksissa, joissa osamaksuerät maksettiin (28%), saattaa olla kyse siitä, että ajoneuvo on bulvaanin nimissä ja osamaksueriä on maksettu normaalisti. Syitä miksi tällainen tapaus tulee myöhemmin ilmi ja poliisin tietoon, on esimerkiksi ajoneuvon kolarointi, tai jokin muu poliisin toimenpide.



Kuvio 8. Tapaukset, joissa osamaksuerät jätettiin maksamatta.

Kuvio 9 esittää tapaukset, jolloin rahoitushakemukseen ilmoitettiin vääriä tietoja rahoituksen hakijan taloudellisesta tilanteesta. Nämä ovat tietoja, jotka antavat kuvaa mm. asiakkaan maksukyvyistä. Tällaisia ovat mm. ammatti, asumismuoto ja tulotiedot.

Vääriä taloudellisia tietoja annettiin 16% kaikista tapauksista. Tämä luku tulisi olla melko todennäköisesti suurempi, koska tutkittaessa tämän tyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että väärin taloudellisten tietojen antaminen on hyvin yleistä. Syy miksi luku on ainoastaan 16%, voi johtua siitä, että asiaa ei ole esitutkinnassa selvitetty. Toinen syy, miksi tämä luku tulisi olla suurempi on se, että osamaksuerät jätettiin maksamatta 72%:a tapauksista, joka taas viittaa siihen, että henkilöllä ei ole ollut taloudellisia edellytyksiä maksaa osamaksueriä, eli rahoitusta haettaessa on todennäköisesti annettu virheellistä tietoa hakijan taloudellisesta tilasta.



Kuvio 9. Luotonhakijasta annettu väärät taloudellista tilaa kuvaavat tiedot.

Kuvio 10 esittää tapaukset, joissa ajoneuvon todettiin olleen sellaisen henkilön hallinnassa ja käytössä, jolla itsellään oli maksuhäiriömerkintöjä ja ulosottovelkaa. Näissä tapauksissa ajoneuvo oli yleensä laitettu bulvaanin nimiin.

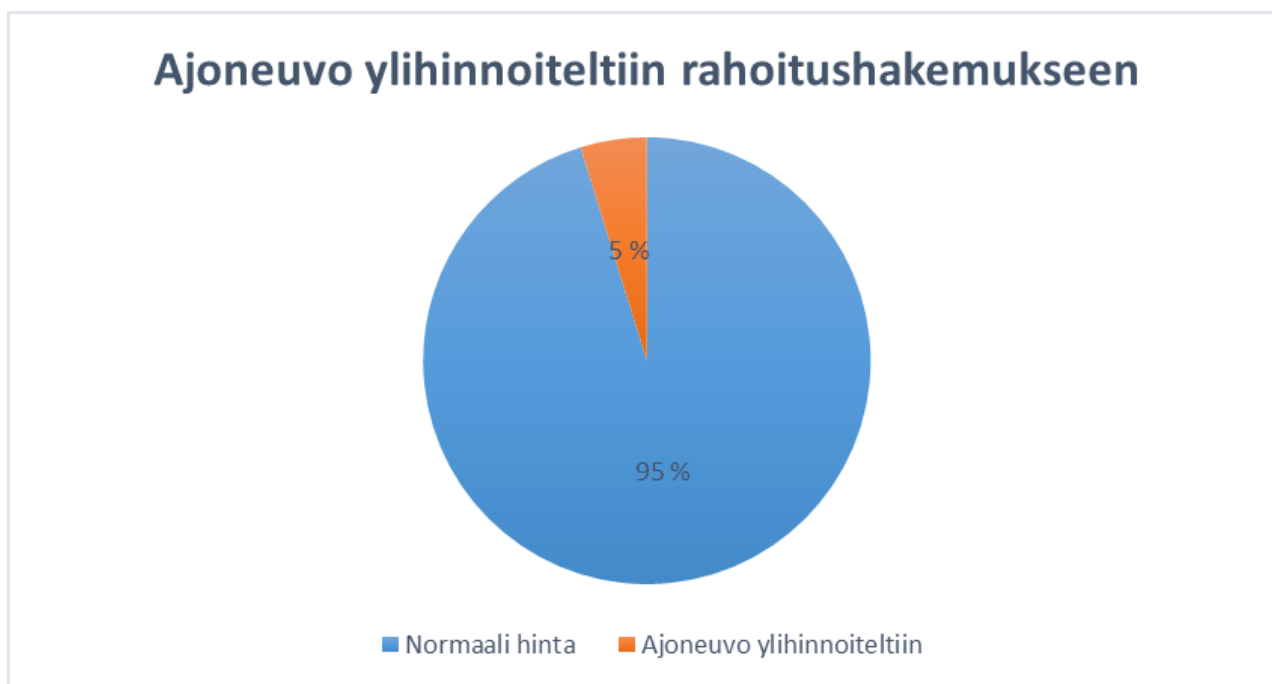
Tämä luku (11%) tulisi todennäköisesti olla suurempi, koska bulvaanimenettelyä on kuitenkin käytetty 61%:ssa tapauksista. On todennäköistä, että kaikissa tapauksissa esitutkinnassa ei ole selvitetty, kuka on ajoneuvon todellinen käyttäjä, ja onko tällä maksuhäiriömerkintöjä, tai ulosottovelkaa.



Kuvio 10. Ajoneuvon käyttäjä luottokelvoton.

Kuvio 11 esittää tapaukset, joissa myyty ajoneuvo oli ylihinnoiteltu rahoitushakemukseen. Ylihinnoittelu tarkoittaa sitä, että ajoneuvon hinta on saatettu merkitä rahoitushakemukseen huomattavastikin suuremmaksi, kuin ajoneuvon todellinen myyntihinta on ollut.

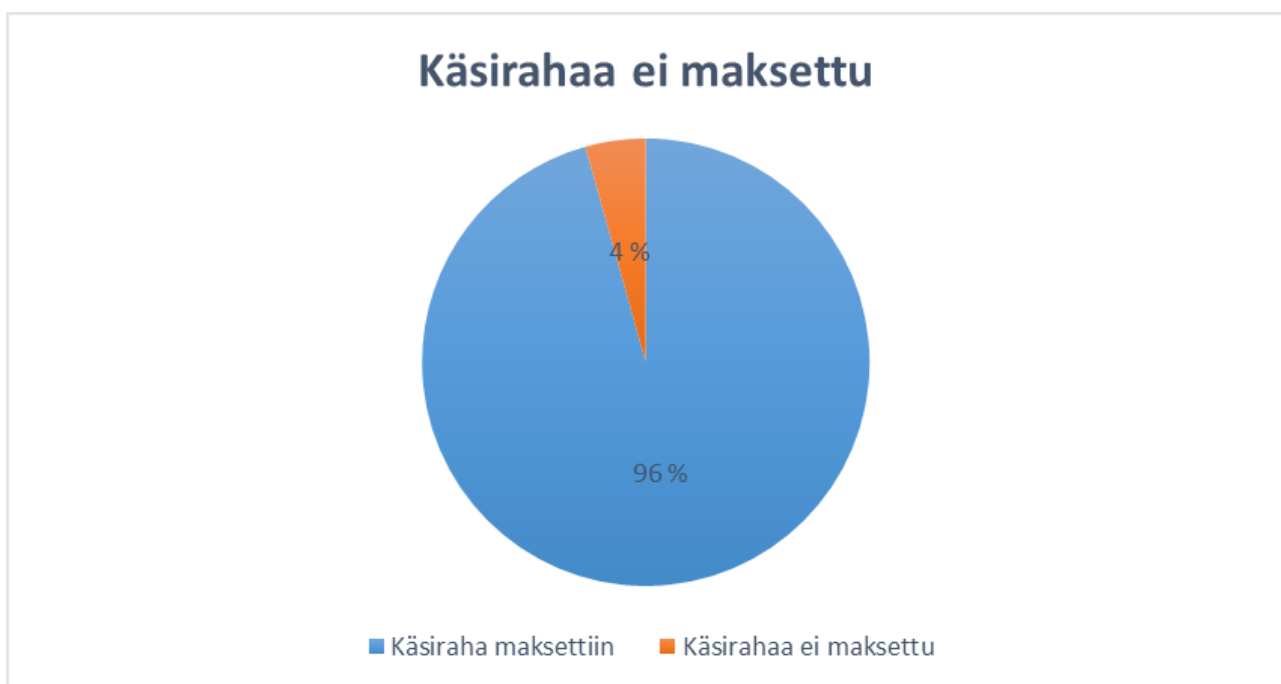
Tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että rahoitettavia ajoneuvoja saattavat yli hinnoitella varsinkin pienet autoliikkeet, jolloin ne saavat myytyä vaikeasti myytäviä, ja jopa huonokuntoisiakin ajoneuvoja korkeaan hintaan. Ylihinnoittelua on käytetty myös silloin, kun asiakas ei ole maksanut käsirahaa. Rahoitusta on tuolloin haettu suuremmalle summalle ja auton myyntihinta on ilmoitettu käsirahan verran suuremmaksi. Rahoitus on näin kattanut koko ajoneuvon hinnan. Tällaisissa tapauksissa ajoneuvon myyjä on itse osallisena erehdyttämisessä.



Kuvio 11. Ajoneuvo ylihinnoiteltu.

Kuvio 12 esittää tapaukset, joissa osamaksusopimuksessa vaadittua käsirahaa ei maksettu. Esimerkiksi SCF:n mukaan käsirahan osuus on 10–30% ajoneuvon hinnasta ja se voidaan maksaa joko käteisenä, tai vaihtoehtoisesti vaihdossa tullut ajoneuvo kattaa tämän osuuden.

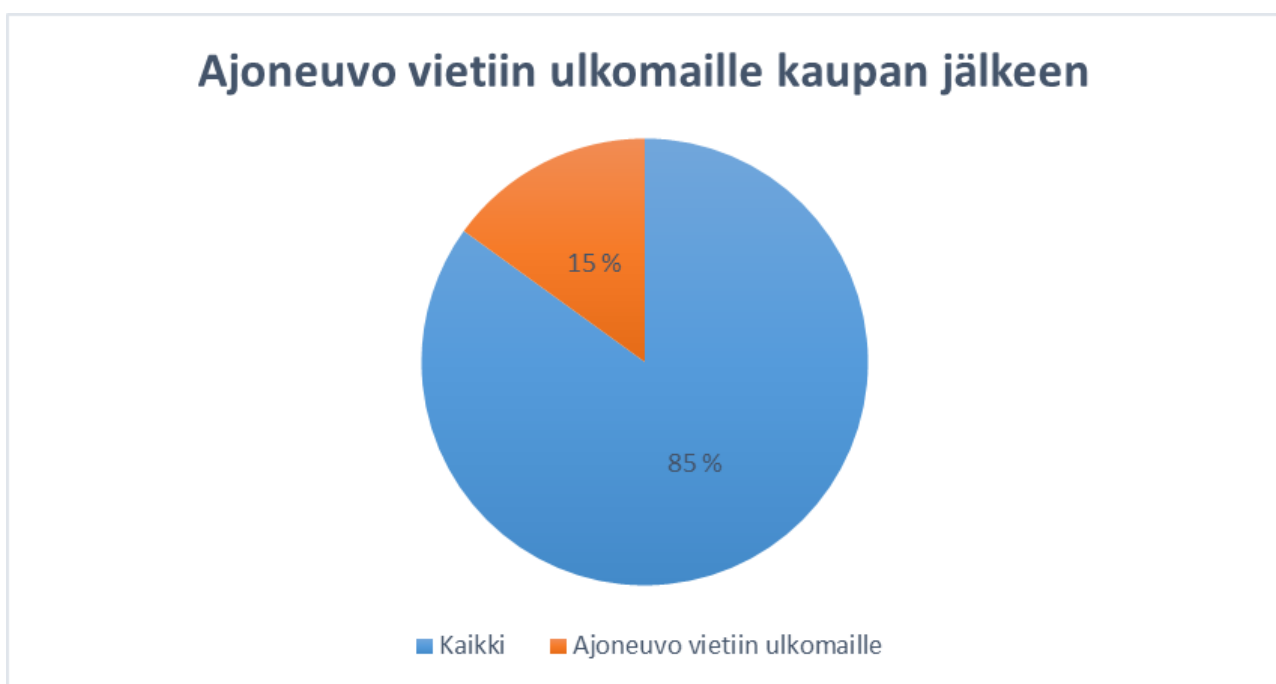
Tapauksia, joissa käsirahaa ei maksettu oli 4%. Tämä luku tulisi myös olla melko todennäköisesti suurempi, koska tutkittaessa tämäntyyppisiä rikoksia, on tullut ilmi, että rahoitusyhtiöitä erehdytetään hyvin usein sillä, että rahoitushakemukseen merkitään ajoneuvon käsiraha maksetuksi, vaikka sitä ei todellisuudessa ole maksettu. Ajoneuvon kauppahinta saatetaan todellisuudessa rahoittaa kokonaisuudessa rahoituksella ja ajoneuvon hinta ja rahoitettava osuus merkitään todellista suuremmaksi. Ks. kuvio 11, ajoneuvon ylihinnoittelu.



Kuvio 12. Vaadittua käsirahaa ei maksettu.

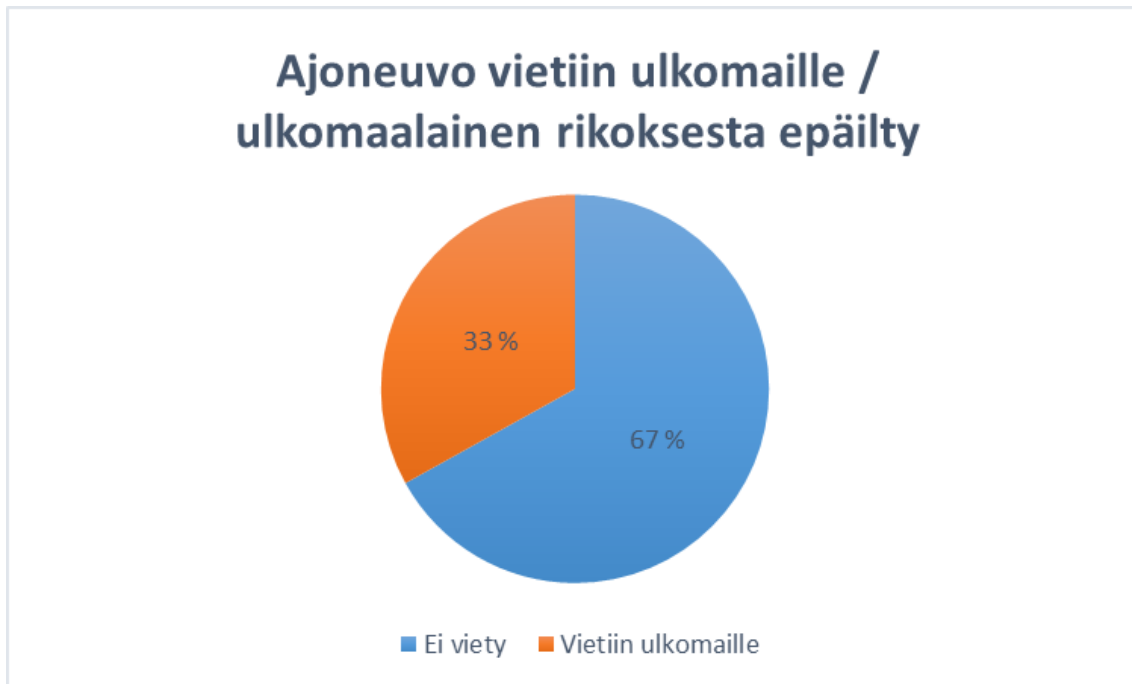
Kuvio 13 esittää tapaukset, joissa ajoneuvo vietiin ulkomaille kaupan jälkeen. Ajoneuvojen osamaksusopimusehdot kieltävät rahoitetun ajoneuvon viennin ulkomaille ilman ajoneuvon omistajan, rahoitusyhtiön lupaa. Tässä on laskettu mukaan kaikki rikosilmoitukset.

15% tapauksista ajoneuvo vietiin ulkomaille ilman vaadittua lupaa ja useissa tapauksissa ajoneuvo myös jäi kateisiin. Osassa tapauksista ajoneuvo löydettiin ja saatiin palautettua Suomeen ja rahoitusyhtiön haltuun. Mikäli ajoneuvo löytyi Euroopasta, se saatiin helpommin palautettua Suomeen, mutta mikäli ajoneuvo oli ehditty viedä esimerkiksi Irakiin, ei palautus onnistunut.



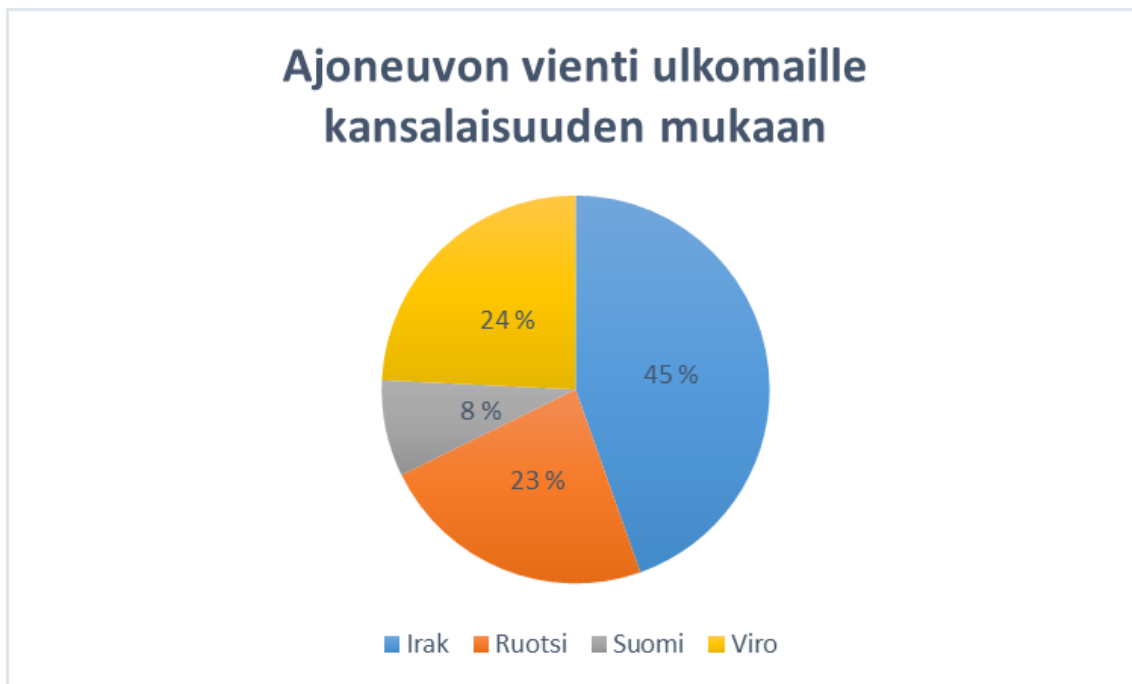
Kuvio 13. Ajoneuvo viety ulkomaille.

Kuvio 14 esittää ajoneuvon viennin ulkomaille, kun kyseessä oli ulkomaalainen rikoksesta epäilty. Kun kyseessä oli ulkomaalainen rikoksesta epäilty, ajoneuvo vietiin ulkomaille 33% tapauksista, joka on yli kaksi kertaa suurempi osuus, kuin kaikki rikoksesta epäillyt huomioiden.



Kuvio 14. Ajoneuvon vienti ulkomaille, kun kyseessä ulkomaalainen rikoksesta epäilty.

Kuvio 15 esittää, miten rikoksesta epäillyn kansalaisuus vaikuttaa ajoneuvon vientiin ulkomaille. Tässä verrattiin suomalaisia, sekä niitä kansallisuuksia, jotka olivat kärjessä ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen joukossa. Voidaan todeta, että mikäli kyseessä oli irakilainen rikoksesta epäilty, ajoneuvo vietiin näissä tapauksissa ulkomaille lähes puolessa (45%) tapauksista. Kun kyseessä oli ruotsalainen tai virolainen rikoksesta epäilty, ajoneuvo vietiin ulkomaille 23–24%:ssa tapauksista. Suomalaisen ollessa rikoksesta epäiltynä, ajoneuvo vietiin ulkomaille ainoastaan 8%:ssa tapauksista.



Kuvio 15. Ajoneuvon vienti ulkomaille kansalaisuuden mukaan.

6 MUITA TUTKIMUKSESSA ESILLE TULLEITA SEIKKOJA

Alla huomioita, jotka havaittiin käytäessä läpi tutkimuksen kohteeksi valittuja rikosilmoituksia ja juuri ajoneuvoihin liittyviä rahoituspetoksia. Tähän on poimittu tutkimustyön kannalta merkityksellisiksi katsottuja huomioita, joilla voi olla vaikutusta myös siihen, miten rahoitusyhtiöt kehittävät luotonantoaan jatkossa.

Taulukko 2. Muita huomioita tutkituista rahoituspetoksista

Asia	Huomioita
Petoksissa käytetyt liikkeet	<p>Rahoituspetosten kohteena olevia ajoneuvoja ei käytännössä hankittu suurista ja tunnetuista autoliikkeistä, esimerkiksi merkkiliikkeistä, tai valtakunnallisiin ketjuihin kuuluvista autoliikkeistä, vaan ne hankittiin pääsääntöisesti pienemmistä ja vähemmän tunnetuista autoliikkeistä.</p> <p>Rahoituspetoksilla hankittuja ajoneuvoja hankittiin jopa vuodesta toiseen osin samoista autoliikkeistä ja käyttäen jopa samoja automyyjiä.</p>
Petoksella hankitut ajoneuvot	<p>Rahoituspetosten kohteet olivat pääsääntöisesti käytettyjä ajoneuvoja. Tähän saattaa olla syynä se, että niitä myyvät useat eri liikkeet, kun taas uusia myyvät muutamat tunnetut merkkiliikkeet.</p>
Pankkien ja rahoitusyhtiöiden ero	<p>Tutkimuksessa ei tullut esiin yhtään sellaista rahoituspetosta, jossa ajoneuvon ostamista varten olisi otettu pankkilaina ja ajoneuvo maksettu kerralla liikkeeseen. Kaikki tapaukset liittyivät ajoneuvorahoituksia tarjoaviin rahoitusyhtiöihin ja niiden myöntämiin ajoneuvorahoituksiin. Tällä perusteella voidaan olettaa, että normaalien pankkien ja ajoneuvoja rahoittavien rahoitusyhtiöiden luotonannossa ja luottokelpoisuuden selvittämisessä on eroavaisuuksia. Yksi syy siihen, miksi juuri rahoitusyhtiöt joutuvat petosten kohteeksi voi johtua siitä, että ne eivät yleensä tapaa asiakasta</p>

	henkilökohtaisesti, koska rahoitushakemus tehdään useimmiten verkossa.
Ulkomaalaiset rikoksesta epäillyt	Jo tutkimuksen alussa huomio kiinnittyi irakilaisten merkittävään osuuteen rikoksesta epäiltyjen joukossa. Merkittävää oli myös se, että irakilaisten tekemissä rahoituspetoksissa ajoneuvo vietiin ulkomaille useammin kuin jotain muuta kansallisuutta olevien tapauksissa. Lisäksi havaittiin, että irakilaiset hankkivat myös mm. arvokelloja rahoituspetoksilla. Mikä aiheuttaa sen, että irakilaiset ovat kärkisijalla ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen joukossa. Onko se tämäntyyppisten rikosten toteuttamisen helppous, halu kohottaa omaa statusta, vaiko kenties jokin muu syy?
Uusi petosten ilmenemismuoto	Vastaavantyyppisiä rahoituspetoksia on alkanut ilmetä myös erilaisten leasing-ajoneuvojen ja koneiden kohdalla.
Rahoituspetosten kirjaaminen ja esitutkinta	Ajoneuvoihin liittyvien rahoituspetosten rikosilmoitusten kirjaamisessa havaittiin suuria eroavaisuuksia ja melko todennäköisesti myös kyseisten rikosten esitutkinnan tasossa on ollut näin ollen eroavaisuuksia. Rikosilmoitusten erilaisen kirjaamistavan takia jokaisesta rikosilmoituksesta ei pystytty löytämään tutkimuksessa tarvittavia yksilöityjä tietoja.

Näiden huomioiden osalta tulee esiin kaksi merkittävää huomiota. Ensimmäinen on se, että näissä petoksissa tulee esiin vuodesta toiseen samoja autoliikkeitä ja samoja automyyjiä. Mikä on niiden rooli näissä petoksissa? Toinen merkittävä asia on se, että tämäntyyppiset petokset kohdistuvat juuri rahoitusyhtiöihin, eikä normaaleihin pankkeihin. Onko siis pankkien ja rahoitusyhtiöiden luottokelpoisuuden ja luotonmaksukyvyyn selvittämisessä eroavaisuuksia?

7 KEHITYSEHDOTUKSIA LUOTTORISKIEN JA RAHOITUSPETOSTEN VÄHENTÄMISEKSI

7.1 Tietojen oikeellisuuden varmistaminen

Tutkimuksessa tuli ilmi, että 16% tapauksista rahoituksen hakija oli antanut väärää taloudellisia tietoja rahoitushakemukseen. Luku tulisi todennäköisesti olla suurempi, koska osamaksuerät jätettiin maksamatta kuitenkin 72% tapauksista. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että asiakkaan taloudellinen tilanne on ollut heikko, ja rahoitushakemukseen on annettu väärät taloudelliset tiedot.

Kun rahoitusyhtiöt pyrkivät kasvattamaan liiketoimintaansa ja parantamaan palveluitaan, yksi keino tehdä se, on nopeuttaa erilaisten luottojen myöntämisprosessia. Tämä voi aiheuttaa kuitenkin sen, että asiakkaan luottokelpoisuutta ja annettuja tietoja ei ehditä riittävästi selvittää ennen luoton myöntämistä. Lainaprosessi on nykyisin myös hyvin pitkälle automatisoitu ja tapahtuu sähköisesti, joten tällä saattaa myös osaltaan olla vaikutus asiaan.

Esimerkkinä voidaan ottaa normaali pankista otettava autolaina / kulutusluotto. Pankki selvittää lainanhakijan tiedot ja tulot melko tarkkaan ja lisäksi vaatii usein lainan vakuudeksi kiinnityksen, tai vaihtoehtoisesti ulkopuolisen takaajan. Tämä on varmasti merkittävä syy siihen, että pankista otettujen autorahoitusten kohdalla ei ilmene tämäntyyppisiä rahoituspetoksia.

EPV:n (Euroopan pankkiviranomaiset) (2015) ohjeessa luottokelpoisuuden arvioinnista tuodaan esiin vaatimuksia, miten luottokelpoisuutta tulisi arvioida ja varmistaa. Ohjeet koskevat asuntoluottoja, mutta on sovellettavissa myös kulutusluottoihin. Ohjeessa mainitaan mm., että laina-asiakirjat on muotoiltava sellaisiksi, että luotonantaja voi havaita niistä virheelliset tiedot helposti ja tehdä arvioinnin luottokelpoisuudesta luotettavasti.

Tulisiko myös osamaksusopimuksia uudistaa siten, että niissä kysyttäisiin enemmän ja tarkemmin luotokelpoisuutta kuvaavia tietoja. Kun kysymyksiä olisi useampia ja erilaisia, olisi niihin vaikeampi antaa väärää tietoa johdonmukaisesti.

Rahoitusyhtiön tulisi pyrkiä jollain tavalla nykyistä huolellisemmin selvittämään, pitääkö rahoituksen hakijan antamat tiedot taloudellisesta tilasta paikkansa. Pelkkä hakijan maksuhäiriömerkintöjen tarkistaminen ei riitä. Rahoituksen hakijan tulisi esittää rahoitusta hakiessaan esimerkiksi edellisen vuoden verotustiedot, joista ilmenee verotettavat tulot, tai vaihtoehtoisesti palkkatosite viimeisen kuukauden tuloistaan. Myös pankkilainoissa käytetyn takaajan, tai jonkinlaisen täytetakauksen käyttö todennäköisesti vähentäisi rahoituspetoksia ja samalla myös luottotappioita, koska rahoitus jäisi osittain myös takaajan vastuulle.

7.2 Myyjäliikkeiden vastuun kasvattaminen

Se, että näissä rahoituspetoksissa on osallisina vuodesta toiseen samoja autoliikkeitä ja jopa samoja myyjiä, on merkillepantavaa. Herää epäily, että tietyt autoliikkeet tekevät tietoista toimintaa ja ovat jollain tapaa osallisina näissä petoksissa. Myös käsirahan maksussa rahoitusyhtiön erehdyttäminen on yleistä.

Tämän takia ajoneuvoja myyvien, ja rahoituksia välittävien liikkeiden vastuuta tällaisissa tapauksissa tulisi lisätä jollain tavalla. Jo liikkeessä myyjän tulisi pyrkiä selvittämään osaltaan, pitävätkö asiakkaan rahoitushakemukseen antamat tiedot paikkansa. Ajoneuvokaupan yhteydessä myyjän tulisi myös selkeämmin kertoa asiakkaalle, että väärin tietojen antaminen rahoitushakemukseen ja bulvaanin käyttö ajoneuvon kaupassa on rikos. Mikäli myyjäliikkeelle tulisi petostapauksissa korvattavaksi tietyn suuruinen sanktiomaksu, lisäisi se myyjien huolellisuutta ajoneuvokaupassa ja rahoitushakemuksia laadittaessa.

Korkeimman oikeuden ratkaisu ja sen myötä mahdollinen korvauksen saamatta jääminen bulvaanitapauksissa on merkittävä myös ajoneuvojen myyjien kannalta, koska ajoneuvorahoitusten ehtona on yleisesti, että rahoitettavalle ajoneuville otetaan kaskovakuutus. Myyjien tulisi informoida bulvaanimenettelyn vaikutuksesta vakuutukseen erityisen tarkkaan, mikäli epäilee, että ajoneuvo ja rahoitus aiotaan laittaa bulvaanin nimiin.

7.3 Ajoneuvon maastaviennin estäminen

Merkittävä osa rikoksella hankittuja ajoneuvoja viedään ulkomaille erityisesti ulkomaalaisten rikoksesta epäiltyjen tapauksissa. Osa ajoneuvoista löydetään myöhemmin ja saadaan takaisin rahoitusyhtiön haltuun, mutta suuri osa jää myös kateisiin. Ajoneuvo saatetaan myydä uudestaan ulkomaille, tai purkaa osiksi. Osamaksusopimukseen on yleisesti kirjattu, että ajoneuvon vienti ulkomaille, pohjoismaita lukuun ottamatta, on kielletty ilman rahoitusyhtiön lupaa. Tätä ei kuitenkaan valvota mitenkään vietäessä ajoneuvoa ulkomaille. Ajoneuvo lastataan hyvin usein laivaan, joka kuljettaa sen toiseen maahan. Autopaikkaa laivalle varattaessa, tai autoa laivaan ajettaessa ei kuitenkaan todennäköisesti varmisteta, onko ajoneuvolle hankittu maastavientilupa.

Yksi keino estää ajoneuvojen vienti ulkomaille, olisi jonkin tyyppinen merkintä ajoneuvorekisterissä siitä, että ajoneuvolla on maastavientikielto. Näin esimerkiksi laivapaikkaa varatessa, tai rajaa ylitettäessä tulli voisi tarkistaa, onko ajoneuvon kuljettajalla vaadittava lupa ajoneuvon maasta viemiseen. Se että tällainen merkintä ylipäätään saataisiin esimerkiksi viranomaisen ylläpitämään ajoneuvorekisteriin, olisi luonnollisesti maksullista, mutta tämä voitaisiin hoitaa joko ajoneuvosyöttöjen lukumäärän mukaan määräytyvällä maksulla, tai sitten rahoitusyhtiön suorittamalla vuosimaksulla. Tietenkin yksi merkittävä kysymys on se, että onko viranomaisilla ylipäätään velvollisuus valvoa tällaisten sopimusehtojen noudattamista.

Tämäntyyppiset petokset tulevat todennäköisesti lisääntymään tulevaisuudessa, kuten on tapahtunut esimerkiksi Yhdysvalloissa. Myös muihin, kuin ajoneuvorahoituksiin liittyvät petokset tulevat todennäköisesti lisääntymään, joten myös Suomessa toimivien rahoitusyhtiöiden tulisi kehittää keinoja, joilla tämäntyyppisiä rikoksia voitaisiin estää. Yksi mahdollinen keino on lisätä rahoitusyhtiöiden välistä vuoropuhelua ja tiedonvaihtoa, mikäli se lain mukaan on mahdollista.

Yksi merkittävä keino selvittää asiakkaan taloudellista tilaa ja maksukykyä on positiivisen luottotietorekisterin laajempi käyttö. Sieltä voidaan selvittää asiakkaan tulot ja lainat/velat. Tietoja ei voida kuitenkaan tarkistaa ilman henkilön antamaa lupaa, joten tämä saattaa vaikeuttaa rekisterin laajempaa käyttöä.

7.4 Rahoituspetosten kirjaaminen ja tutkinta

Tutkimukseen valikoituneiden rikosilmoitusten kirjaamisissa havaittiin suuria eroavaisuuksia. Osa rikosilmoituksista oli kirjattu hyvinkin tarkkaan ja niistä ilmenivät tarvittavat tiedot. Osa kirjatusta rikosilmoituksista taas oli hyvin suppeasti kirjattuja ja tiedoiltaan puutteellisia. Koska osa rikosilmoituksista oli suppeasti kirjattuja, on syytä epäillä, että myös asian esitutkinta on mahdollisesti suoritettu vajavaisesti. Osassa tapauksista, joissa kirjattujen tietojen perusteella oli syytä epäillä petosrikoksen tapahtuneen, oli kirjattu ns. sekalaisilmoitus, eikä rikosilmoitusta.

Tämäntyyppisten rikosten esitutkinnassa tulisi selvittää muutamia perusasioita, joita ovat:

Onko ajoneuvon haltija ja rahoituksen ottaja todellisuudessa myös ajoneuvon käyttäjä, vai onko kyseessä bulvaanimenettely. Bulvaanimenettelyn selvittäminen on tärkeää myös muussakin poliisitoiminnassa, kuin rahoituspetoksia tutkittaessa. Tämä on tärkeää varsinkin ajoneuvon kohdistuneen vahingon, esimerkiksi liikennevahingon osalta, koska korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan ajoneuvon kaskovakuutus ei ole bulvaanitapauksissa mahdollisesti voimassa ja korvaa syntynyttä vahinkoa. Poliisin tulisi myös normaalin liikennevalvonnan yhteydessä kiinnittää huomiota asiaan, mikäli ajoneuvo on jonkun muun kuin rekisteriin merkityn haltija/omistajan käytössä.

Rahoitushakemukseen annettujen tietojen todenmukaisuuden varmistaminen. Tulisi selvittää, onko rahoitusyhtiötä erehdytetty rahoitusta haettaessa, että rahoitusyhtiö antaisi myönteisen luottopäätöksen. Tämä asia voidaan selvittää hankkimalla rahoitusyhtiöstä kopio osamaksusopimuksesta/rahoitushakemuksesta ja selvittämällä annettujen tietojen oikeellisuus esimerkiksi kuulustelussa.

Poliisin tulisi myös tutkia ovatko myyjäliikkeet/myyjät syyllistyneet itse petokseen. Onko ajoneuvon käsiraha todellisuudessa maksettu niissä tapauksissa, joissa se on luoton myöntämisen edellytys ja ilmoitettu maksetuksi. Tämä selviää yleensä yrityksen kirjanpidosta. Lisäksi olisi selvitettävä, mikäli epäilyjä ilmenee, että onko ajoneuvo mahdollisesti ylihinnoittelu rahoitushakemukseen.

7.5 Seurantatutkimus

Koska tästä työstä jouduttiin jättämään pois rahoitusyhtiöiden kuuleminen, voisi seuraava aihepiiriin liittyvä tutkimus olla sellainen, että rahoitusyhtiöt pyrkisivät reagoimaan tässä työssä esille tulleisiin ongelmakohtiin ja kehittäisivät omaa luotonantoaan. Tämän jälkeen tehtäisiin uusi vastaaventyyppinen tutkimus ja tutkittaisiin, onko rahoitusyhtiöiden toimenpiteillä ollut vaikutusta havaittuihin ongelmakohtiin ja rahoituspetosten tekotapoihin.

Huhtamäki (1992, 21) toteaa Elyä lainaten, että ”typeryys, huono harkinta ja epätoivoinen kauppa ovat yhdistelmä, jota useat kutsuvat petokseksi”. Tämä ajatus pätee hyvin myös tämäntyyppisiin ajoneuvorahoituspetosrikoksiin. Ne ovat epätoivoisia kauppvoja, jotka tulevat ilmi yleensä ennemmin, tai myöhemmin.

LÄHTEET

- EPV:n ohjeet luottokelpoisuuden arvioinnista. 19.8.2015. [Verkkajulkaisu]. EBA – European Banking Authority. Saatavana: https://www.finanssivalvonta.fi/globalassets/fi/saantely/maarayskokoelma/2017/03_2017/2017_03_liite1.pdf
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 27.4.2016/679. Luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus).
- Haapamäki, J. 2017. Kriminaalipsykologia. Jyväskylä. PS-kustannus.
- HE 66/1988. Hallituksen esitys Eduskunnalle rikoslainsäädännön kokonaisuudistuksen ensimmäisen vaiheen käsittäväksi rikoslain ja eräiden muiden lakien muutoksiksi.
- Huhtamäki, A. 1994. Pankkirikokset. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.
- International Association of Auto Theft Investigators. 1.11.2019. The wolf among us: Fraud in auto finance. [Verkkajulkaisu]. Saatavana: <https://www.iaati.org/news/entry/the-wolf-among-us-fraud-in-auto-finance>
- Joensuu, A. 2017. Erehdyttäminen sopimuksetilanteessa – siviili- ja rikosoikeudelliset seuraukset sekä niiden välinen suhde. Helsingin yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma. Saatavana: Helsingin yliopiston kirjasto.
- KKO 2006:79. Vakuutus sopimus - Vakuutuksenottajan tiedonantovelvollisuus.
- L 19.12.1889/39. Rikoslaki.
- L 18.2.1966/91. Laki osamaksukaupasta.
- L 20.1.1978/38. Kuluttajansuojalaki.
- L 28.6.1994/543. Vakuutus sopimuslaki.
- L 11.5.2007/527. Luottotietolaki
- L 15.6.2007/705. Ulosottoaari.
- Makkonen, A. 2012. Vastuullinen luotonanto. Jyväskylä: Finanssi ja vakuutus kustannus Oy.

- Mc Kenna, F. 4.10.2018. Auto Lending Fraud: The Lies People Tell on Applications. [Verkkajulkaisu]. Saatavilla: [Auto Lending Fraud: The Lies People Tell on Applications - About-Fraud \(about-fraud.com\)](https://www.about-fraud.com)
- Santander Consumer Finance (SCF). Ei päiväystä. Osamaksukaupan rahoitusehdot. [Verkkajulkaisu]. [Viitattu 19.2.2021]. Saatavilla: <https://www.santanderconsumer.fi/ajoneuvorahoitus/osamaksu/sopimusehdot/>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Rikos- ja pakkokeinotilasto 19.1.2021. [Verkkajulkaisu]. 4. Vuosineljännes 2020. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 4.2.2021]. Saatavana: http://www.stat.fi/til/rpk/2020/04/rpk_2020_04_2021-01-19_tie_001.fi.html
- Turtiainen, M. 2012. Taloudellinen vahinko petoksen tunnusmerkistössä. Helsingin yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro gradu- tutkielma. Julkaistu: Edilexissä.
- Ulkomaan kansalaiset. Ei päiväystä. Suurimmat kansalaisuusryhmät 2019. [Verkkajulkaisu]. Tilastokeskus. [Viitattu 15.3.2021]. Saatavana: <https://tilastokeskus.fi/tup/maahanmuutto/maahanmuuttajat-vaestossa/ulkomaan-kansalaiset.html>
- Välimäki, O. 2014. Kovenantit – Rahoitussopimuksen kovenanttiohjaus. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.

LIITTEET

Liite 1. Poliisihallituksen tutkimuslupa POL-2020-28804.